Margherita Abbo Romani
Serena Staffolani
Giorgio Pegoli

il Rione Porto
di Senigallia

la punta di una stella

il Rione Porto di Senigallia

La punta di una stella

Margherita Abbo Romani Serena Staffolani Giorgio Pegoli

il Rione Porto di Senigallia

La punta di una stella

Dicembre 2005

LibriSenzaCarta.it

Indice

7 Introduzione

11 La città ideale

21 La città ideale dei Duchi Della Rovere

27 L'Oriente di Venezia

30 La città e il fiume

37 La città di Papa Lambertini, Benedetto XIV

43 La città di Papa Mastai, Pio IX

50 Abbattimento delle porte della città

57 Il Ponte del Corso

69 Il terremoto

73 Il rione dei pescatori

84 L'industria senigalliese legata al porto

88 Restauro urbano del Rione Porto

99 Il recupero della storicità è un'operazione rivoluzionaria

101 Riqualificazione della Strada Grande (dedicata a Giosuè Carducci)

106 Studio dell'arredo urbano del centro storico

120 Restauro di villa Bucci

126 Riqualificazione e ristrutturazione dell'Arena Italia

147 Bibliografia

LibriSenzaCarta.it

Introduzione

Adriatico. Una città che nasce sulle sue rive, Sena Gallica, e cresce tra due corsi d'acqua, Nevola e Penna, che la cingono. Come un'isola.

I Duchi della Rovere videro l'anello d'acqua come un fossato ed essendo uomini d'armi e grandissimi costruttori di fortificazioni difensive, fecero di Senigallia una città–fortezza.
Fondata alla foce di due fiumi, l'ambiente tendeva ad essere paludoso e malsano. Sigismondo Pandolfo Malatesta cominciò a bonificare le Saline, che avevano decimato la popolazione, concesse terra da coltivare e locazione nella città a chiunque volesse venire ad abitare a Senigallia. Così presero la cittadinanza molti "senza terra" e molti ebrei. Le bonifiche furono concluse cento anni dopo dai Duchi Della Rovere.
L'acqua è una strada, una via di commercio, di trasporto, di comunicazione. La storia economica ed urbanistica di questa plurietnica città ci racconta come, alleata di Venezia, forse per vocazione mercantile e per accordi con la Serenissima, dalla fine del Quattrocento all'Ottocento, ebbe una famosa Fiera Franca.

Non fu mai un grande porto, ma un grande Mercato.

Il mare non era sfondo o cornice, ma sostanza, elemento propulsivo di commercio, fonte di guadagni senza possedere una flotta. Venezia aveva grandi navigatori e grandi mercanti che avevano raccolto nelle loro mani tutte le file della ricchezza mediterranea. Venezia era la capitale dello "zecchino", del "ducato", dell'oro africano, dell'argento dell'Europa Centrale; era la regina della seta, del cotone che arrivava dalla Siria a bastimenti interi, era la capitale del sale, delle spezie, delle droghe, del pepe.

Venezia immagazzinava tutto, vendeva tutto.

Nelle mappe di Senigallia, dal 1200 fino a metà del Cinquecento, l'urbanizzazione non si estendeva al di là del fiume Misa, mentre la fortezza a stella pentagonale di Guidubaldo II conteneva anche un brano di città verso Fano.
Fu sempre la zona specializzata e legata al lavoro del porto in cui, allineati lungo le strade perpendicolari al fiume, disposti a pettine, erano stati collocati i Magazzini del Levante, le abitazioni dei portuali e, verso il

mare, uno squero e un lazzaretto per la quarantena dei naviganti. La peste e il colera colpirono molto spesso Senigallia (il Polverari ne fa un grande elenco di date).
La toponomastica di ieri, che fortunatamente permane ancora oggi nell'antico impianto del Rione Porto, ci indica la provenienza delle merci immagazzinate in questo sito. Cattaro, Corfù, Cipro eccetera ci suggeriscono che le Colonie Veneziane del Mediterraneo potessero avere un punto d'appoggio permanente in questo polo di mercato.
Nella mappa che raffigura la città– fortezza questo rione è ben difeso, quindi è considerato parte integrante dell'economia cittadina. E' in contatto diretto col fiume navigabile, ma è isolato dal nucleo cittadino da una seconda cinta muraria sulla sponda opposta, dove in seguito furono edificati i Portici Ercolani. I palazzi del clero, dei proprietari terrieri, dei commercianti ebrei con la loro sinagoga e il banco dei pegni, la rocca, palazzo dei Della Rovere, ben difesa dal fortino prospiciente il porto, dovevano evidentemente essere più protetti dalle incursioni che potevano venire dal mare ed incursioni attraverso il fiume.

E' possibile però ipotizzare anche un'altra ragione difensiva: la paura della peste.

Dopo duecento anni di governo liberale della corte urbinate dei Della Rovere, Senigallia si trovò in pieno clima di Controriforma e Inquisizione, sotto il dominio dello Stato Pontificio. La peste, frequente accidente dell'epoca, fu trattata come un fatto permanente e centrale, considerata una punizione, un "flagello di Dio", e portò una nuova tecnica per governare nello spazio della città. La pratica ecclesiastica, post– concilio di Trento, adattò il rigore dei suoi canoni al "principio assistenziale", costantemente bisognoso di catastrofi (peste, carestie, fame, guerra, terremoti) e dei miracoli a queste intrinsecamente legati. Il tempo delle calamità portò gli individui a considerarsi semplici anime "nelle mani di Dio" e di coloro che se ne prendevano cura. Le pestilenze avevano una periodicità trentennale e come tali erano attese e minacciate come castigo divino, quindi la città fu governata come se la peste fosse continuamente presente.
La delimitazione dello spazio di confinamento (il Lazzaretto), la regolamentazione pubblica di Polizia Sanitaria con i modi particolari di ordinare la città, poggiano sulla "popolare" volontà di avere padroni sicuri, istituisce un più saldo principio di urbanità protetta in quanto perennemente in crisi. Il potere religioso allargò le funzioni assistenziali tanto da costruire il proprio consenso su un bisogno.

Nel Rione Porto esiste ancora un palazzo sulla riva del fiume che, per estensione di facciata, materiali costruttivi e per il possente portale in pietra d'Istria, somiglia al cosiddetto Palazzo del Duca. Il Polverari lo cita come proprietà del Collegio Germanico, che aveva sede a Monterado, gestita dai Gesuiti. Questo collegio già esisteva nel Cinquecento e ospitava, nel periodo di fiera, anche greci.

Il muro di cinta che separava il Rione Porto dal centro della città, cadde quando Papa Benedetto XIV autorizzò Monsignor Ercolani a dar corso all'esecuzione di opere di ampliazione, il 5 maggio 1747.
Il Rione acquistò un ampio respiro con la continuità della Strada Maggiore (Corso 2 Giugno) fino alla nuova Porta Lambertina. Se, inoltre, fosse stata edificata la seconda ampliazione con portici e palazzi simili a quelli di Piazza del Duomo, la riva di ponente del fiume avrebbe sicuramente avuto un pregio che non ebbe mai più.
Le opere eseguite durante la prima ampliazione furono:

- Taglio della cortina delle mura prospicienti il canale, in corrispondenza della Strada Maggiore;
- Atterramento dell'episcopio fronteggiante la Strada Maggiore;
- Atterramento di Porta Vecchia;
- Costruzione del nuovo episcopio;
- Costruzione dei Portici Ercolani;
- Abbattimento di undici case nel Rione Porto, zona dei Mulattieri, della Loggia, delle Erbe, del Lavatoio e di altri edifici;
- Proseguimento della Strada Maggiore al di là del canale, fino alle Mura Urbiche e questo largo tratto verrà chiamato Strada Granda (oggi Via Carducci);
- Costruzione di un nuovo ponte levatoio in legno sul fiume, all'altezza della nuova Strada Grande;
- Taglio della cortina delle mura in corrispondenza della Strada Granda, costruzione in quel punto di una nuova porta che, in onore di Papa Benedetto Lambertini, sarà chiamata Porta Lambertina.

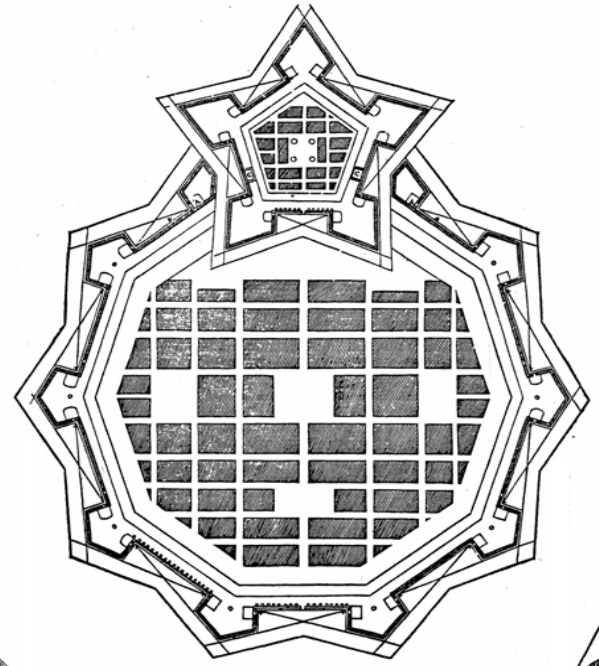
Pio IX fece riedificare dalle fondazioni l'attuale chiesa del Porto, essendo le precedenti costruzioni in rovina per l'umidità del luogo. L'architetto incaricato, il senigalliese Ferroni, progettò l'edificio collocando la facciata ad oriente e sopraelevando l'ingresso, così da evitare i danni dei numerosi allagamenti dovuti alle frequenti inondazioni. Aperta al culto nel 1858, fu arricchita da molte tele, tra cui la pala d'altare con la Madonna del Ponte, donata da Pio IX.
Nell'Ottocento il Rione perde il ruolo di "Magazzini del Levante" per assumere quello di borgo dei pescatori. Esisteva una piccola flotta marinara e la costruzione della Pescheria nel Foro Annonario era strettamente connessa a questa attività produttiva. Sui venti banchi di pietra, uno per ogni barchetto, le mogli dei pescatori vendevano il pesce appena pescato.
Pio IX volle la costruzione di cinque linee ferroviarie, dando la priorità ai lavori della Roma – Ancona – Bologna, nel 1855, ferrovia che avrebbe collegato le due maggiori città dello stato. In realtà questa scelta aveva lo scopo di accelerare gli spostamenti delle truppe pontefice durante i moti risorgimentali. In tempo di pace la ferrovia creò le basi del turismo balneare.

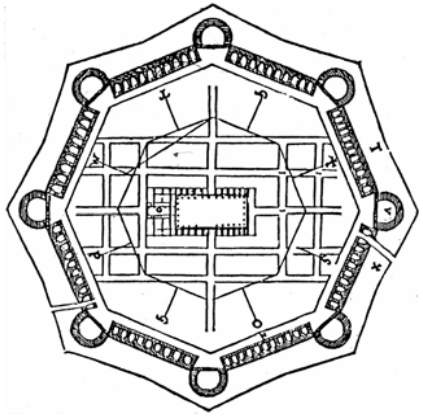
L’immagine urbana del Rione Porto si configurò totalmente diversa con l’incombente insediamento industriale del Cantiere Navalmeccanico e dell’Italcementi, costruito sul mare nel 1911, in assoluta mancanza di rispetto per l’ambiente.
Lungo tutto il perimetro delle mura cittadine, dalla metà dell’Ottocento in poi, vennero costruiti magazzini e abitazioni sopra e a ridosso di esse. Nel caso di Porta Lambertina le due quinte murarie furono abbattute per permettere la circolazione dei mezzi di servizio pubblico, in assoluta indifferenza per la storia e l’architettura della città.
Negli anni venti il capannone di un bottonificio venne costruito a pochi metri da Porta Lambertina e contro il Baluardo di San Giovanni; in seguito l’edificio fu trasformato in cinema-teatro all’aperto, l’Arena Italia.

Nella proposta dell’architetto Cervellati, per il piano particolareggiato del centro storico, l’obbiettivo è di ricostruire lo scenario fisico della città murata. Nel proporre la riqualificazione e il restauro del sito, “ricuciamo” le antiche mura per restituire alla porta la funzione di **ingresso alla città.** L’antica Strada Grande somiglierà ad una piazza per la sua ampiezza e per la luce che la invade da levante, si presenterà come un luogo di incontri. Da qui l’iniziativa di pedonalizzare il centro.

La città ideale

Quando si dice “città ideale” penso ad un “unicum”, una città disegnata, forse soltanto un tessuto urbano medioevale racchiuso in una fortificazione, ma certamente simbolo di un prestigio assoluto, ed anche di quel sapere umanistico.
Città a forma di stella sono disegnate nei libri dei trattatisti (“De re aedificatoria” di Leon Battista Alberti, “Trattato di Architettura” del Filarete, “Trattato” di Francesco di Giorgio Martini, “I primi quattro libri di architettura" di Pietro Cataneo, eccetera).
I Principi colti che affiorano alla mente sono Enea Silvio Piccolomini, Papa Pio II, che trasforma Corsignano, vecchio borgo nei colli senesi, in Pienza; Sigismondo Pandolfo Malatesta, signore di Rimini e Senigallia; Ludovico Gonzaga, signore di Mantova; Ercole I d’Este, duca di Ferrara; Federico II da Montefeltro e i Duchi Della Rovere per il ducato di Urbino.
Nel firmamento rinascimentale della città-fortezza, Guidubaldo II Della Rovere diede una cinta muraria a Senigallia (1546) che divenne una stella a cinque punte, simile a quelle città ideali disegnate nei “trattati”.
L’intervento non poteva che racchiudere il nucleo esistente, ma emerse sicuramente l’idea di città “altra” rispetto al disegno urbano precedente.





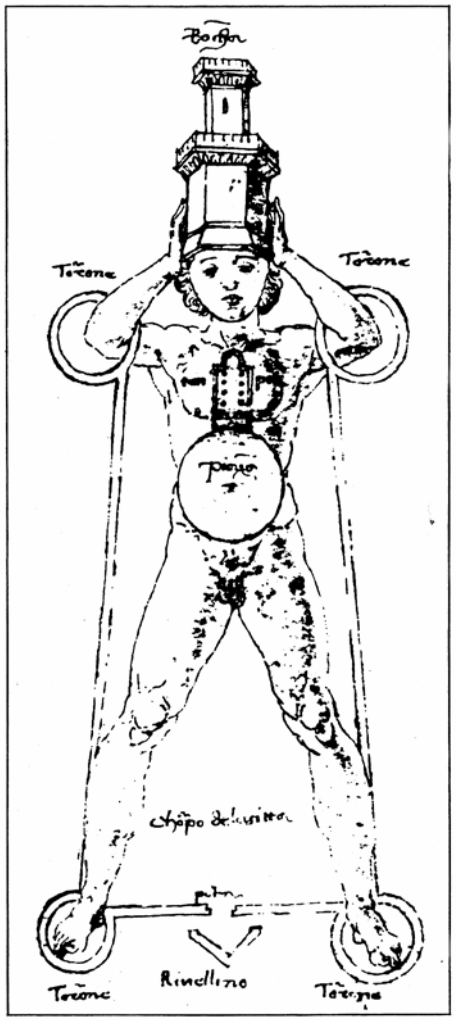
La città ideale

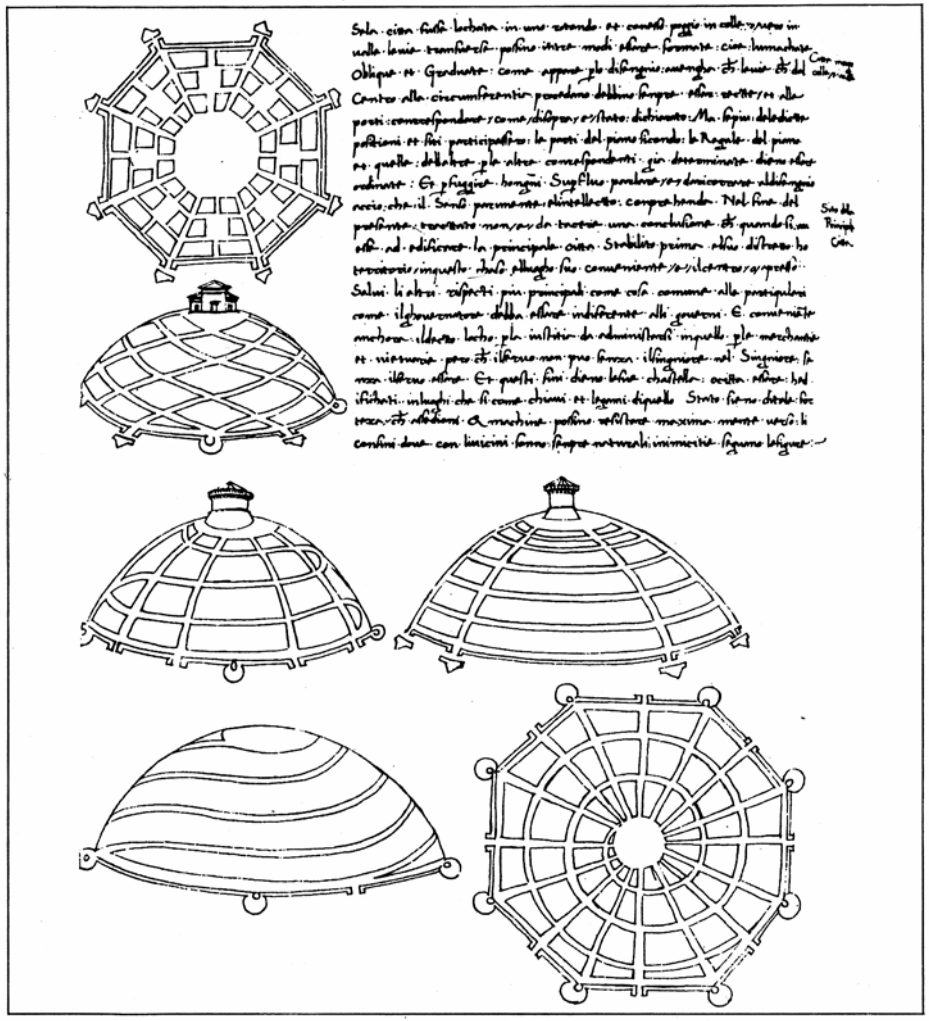
Da “I primi quattro libri di architettura” di Pietro Cataneo, 1554.

Da “I primi quattro libri di architettura” di Pietro Cataneo, 1554.

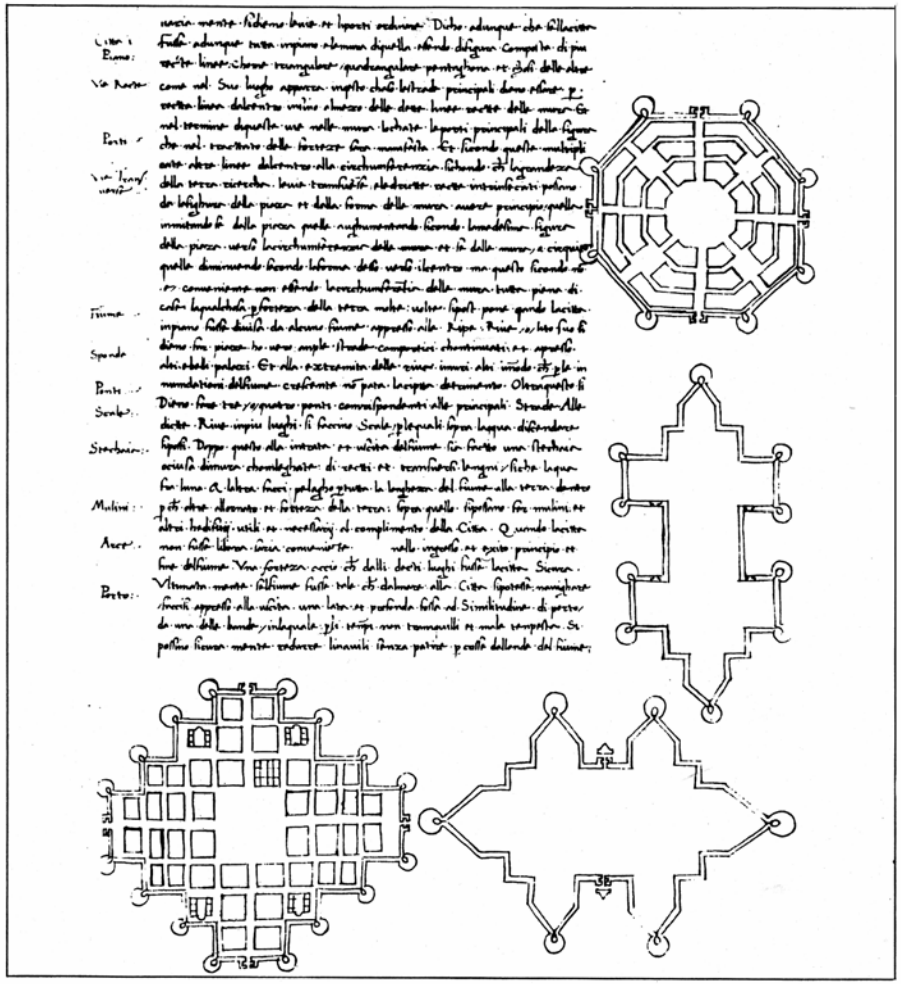
La città vitruviana dall’edizione di Fra’ Giocondo, 1511.

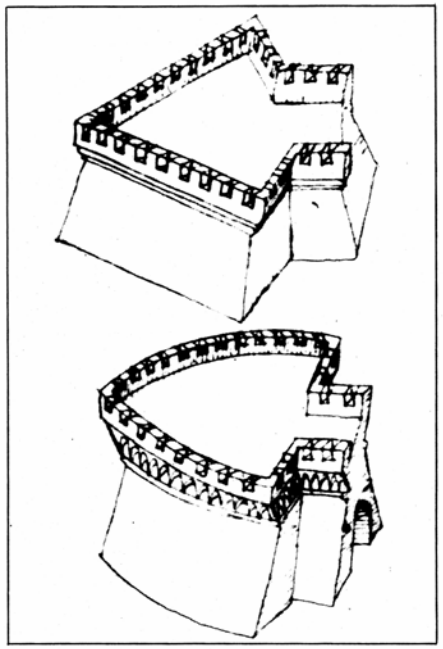
La “Forma Urbis”, la “Figura”, l’immagine planimetrica è assunta come espressione ed essenza stessa della città. La trama geometrica della rete viaria, l’ordine simbolico e quindi gerarchico degli edifici, vengono racchiusi nell’anello del sistema fortificato (mura e bastioni).

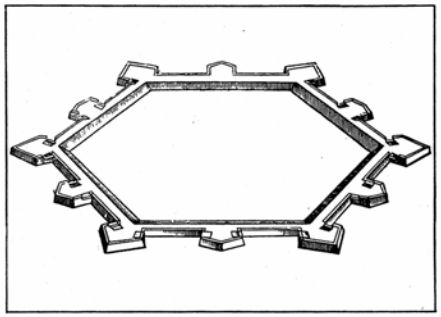




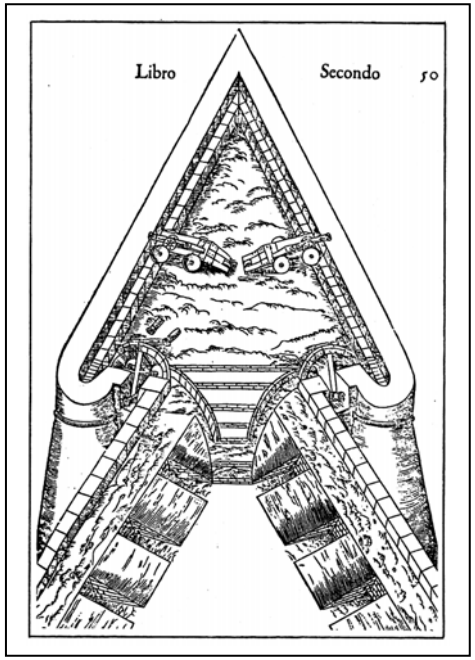
La città antropomorfa dal “Trattato” di Francesco Di Giorgio Martini, 1476.
Francesco Di Giorgio Martini teorizza il rapporto che si instaura tra la figura umana e la forma della città e tra la città e il cielo. Il cerchio, il quadrato, il triangolo, i poligoni che si intersecano in figure stellari, sono gli elementi studiati in trigonometria, in astronomia e proiettati al suolo.



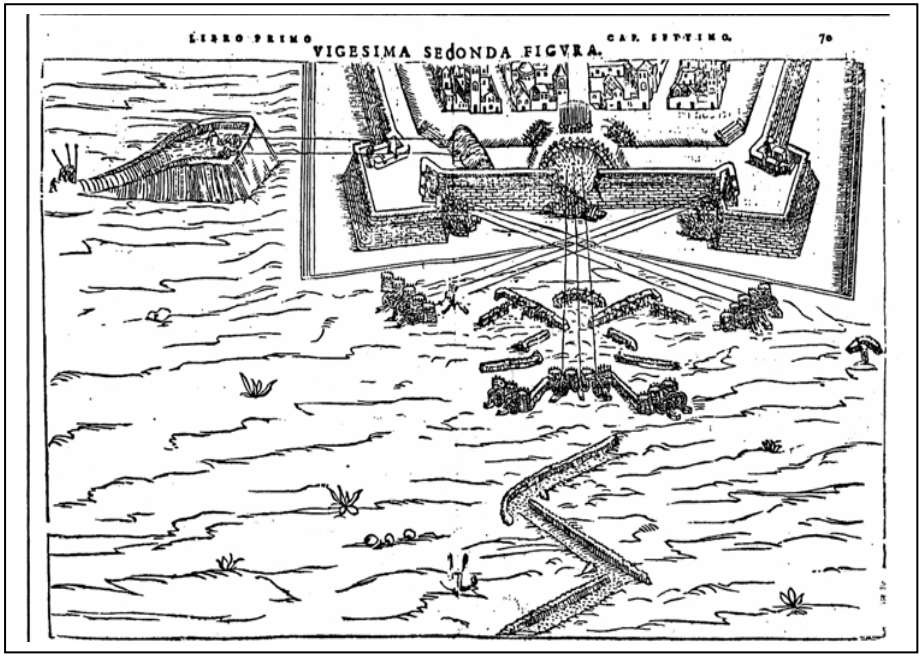




La città antropomorfa dal “Trattato” di Francesco Di Giorgio Martini, 1476.

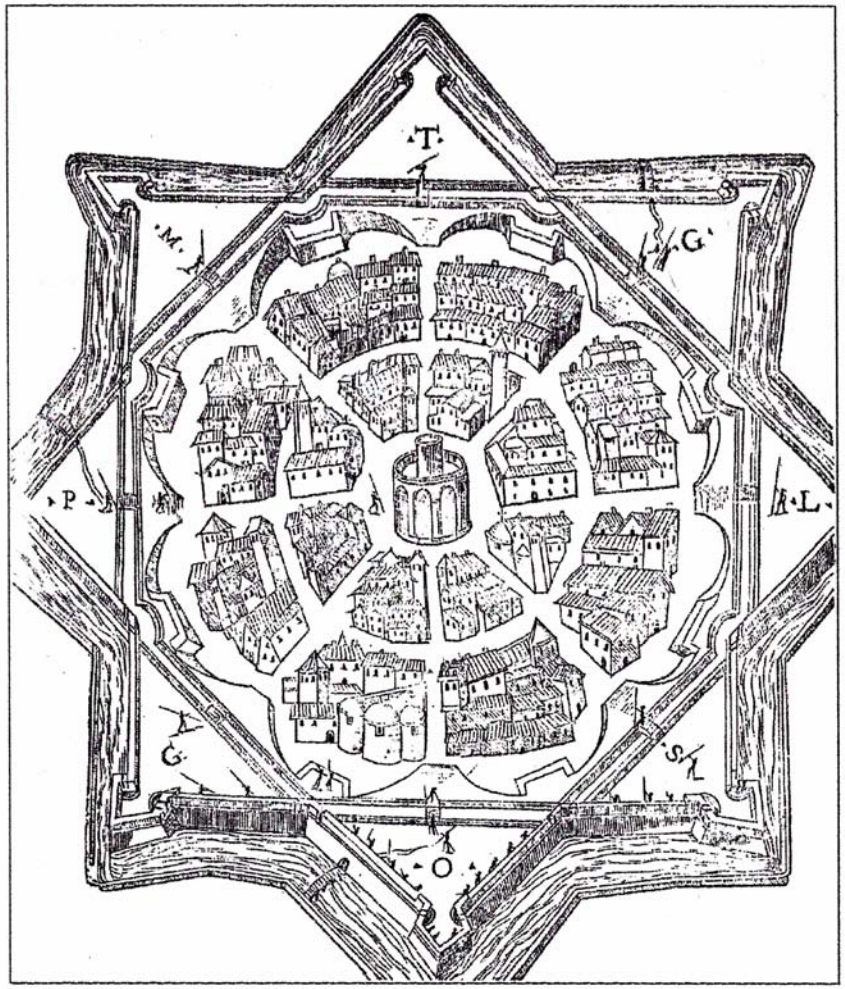


Bastione a cuneo da “Dalla fortificazione della città” di G. Maggi e J. Castriotto, 1546.

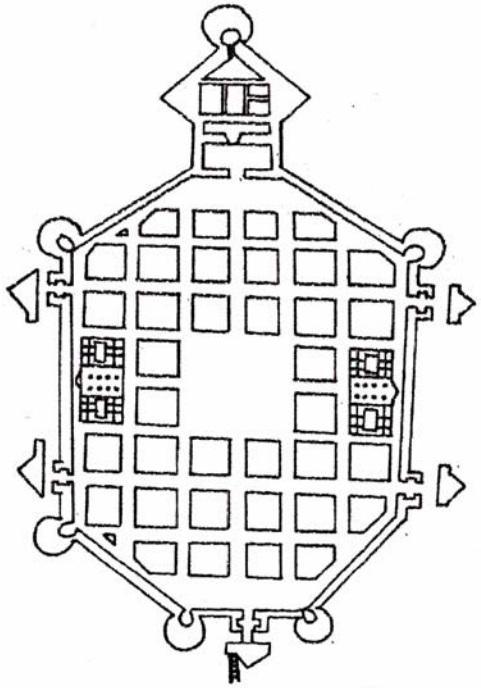


Dal “Libro nuovo di difendere” di G. Cattaneo, 1546.

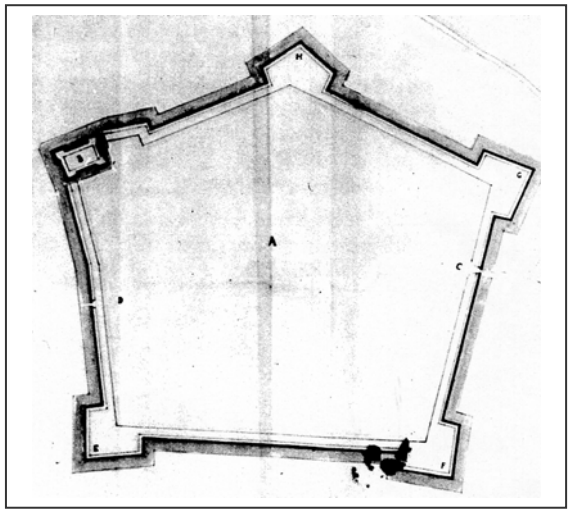
Inoltre il disegno della città-fortezza dipende anche da precise cognizioni di ingegneria militare. L’impianto geometrico delle mura è infatti derivato da accurati calcoli sugli angoli di tiro (difensivo ed offensivo) delle artiglierie.



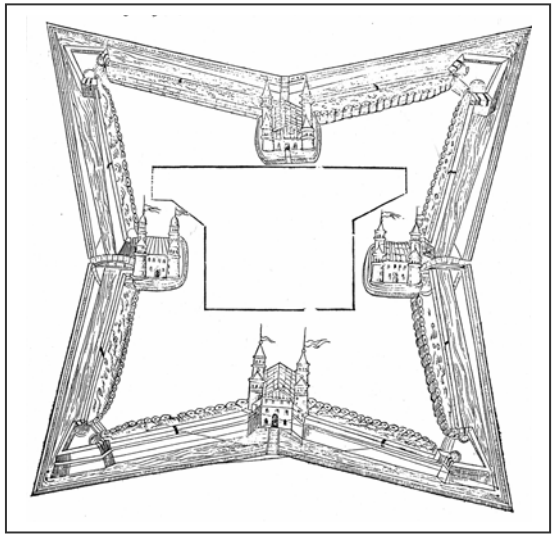
Da “Dalla fortificazione della città”
di G. Maggi e J. Castriotto, 1546



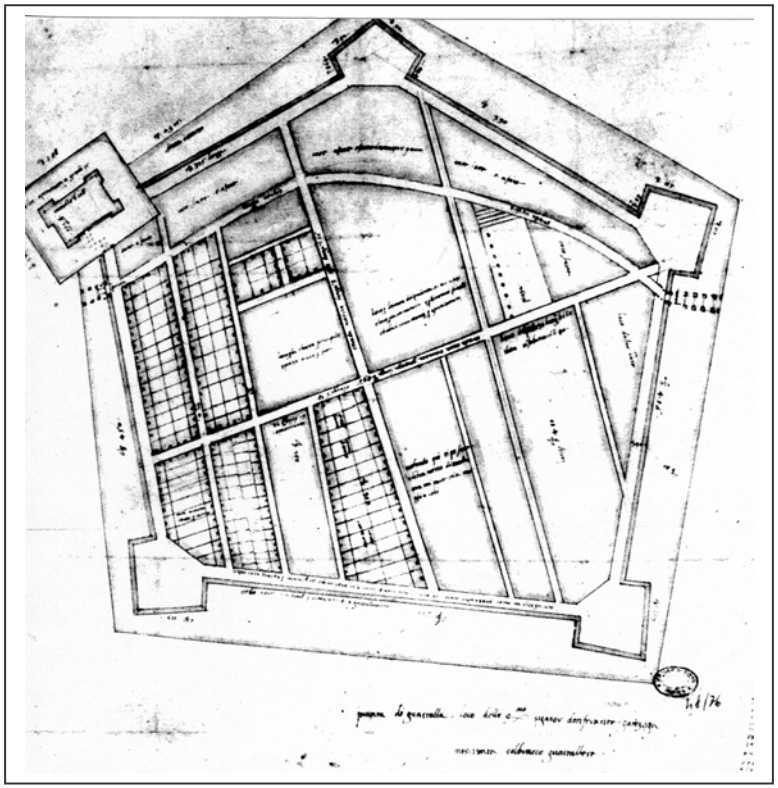
Città fortezza dal “Trattato” di
Francesco Di Giorgio Martini



Fortificazione di Guastalla di D. Giunti, disegno sec. XVII.

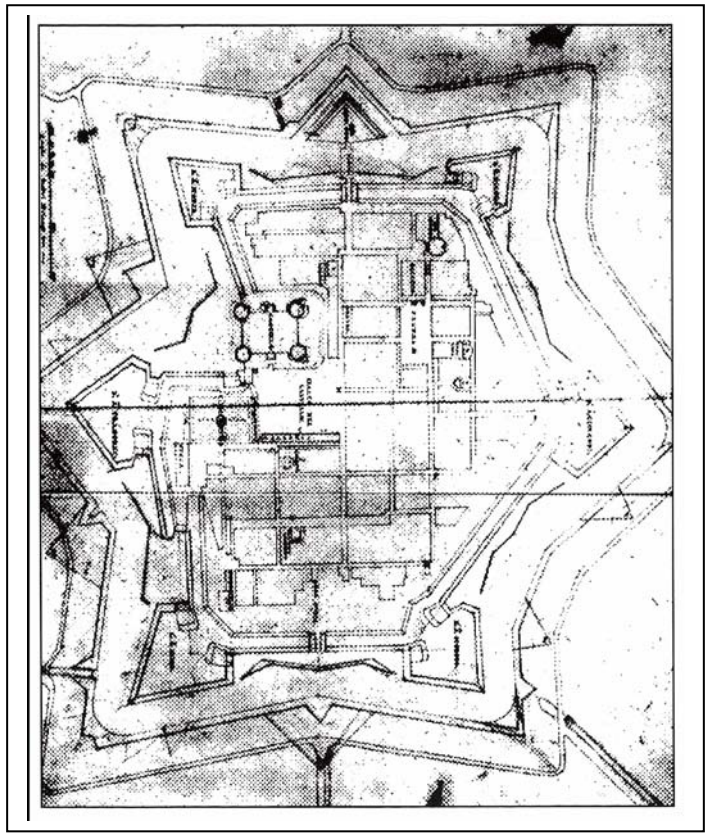


Da “Della fortificazione della città” di G. Maggi e J. Castriotto, 1546

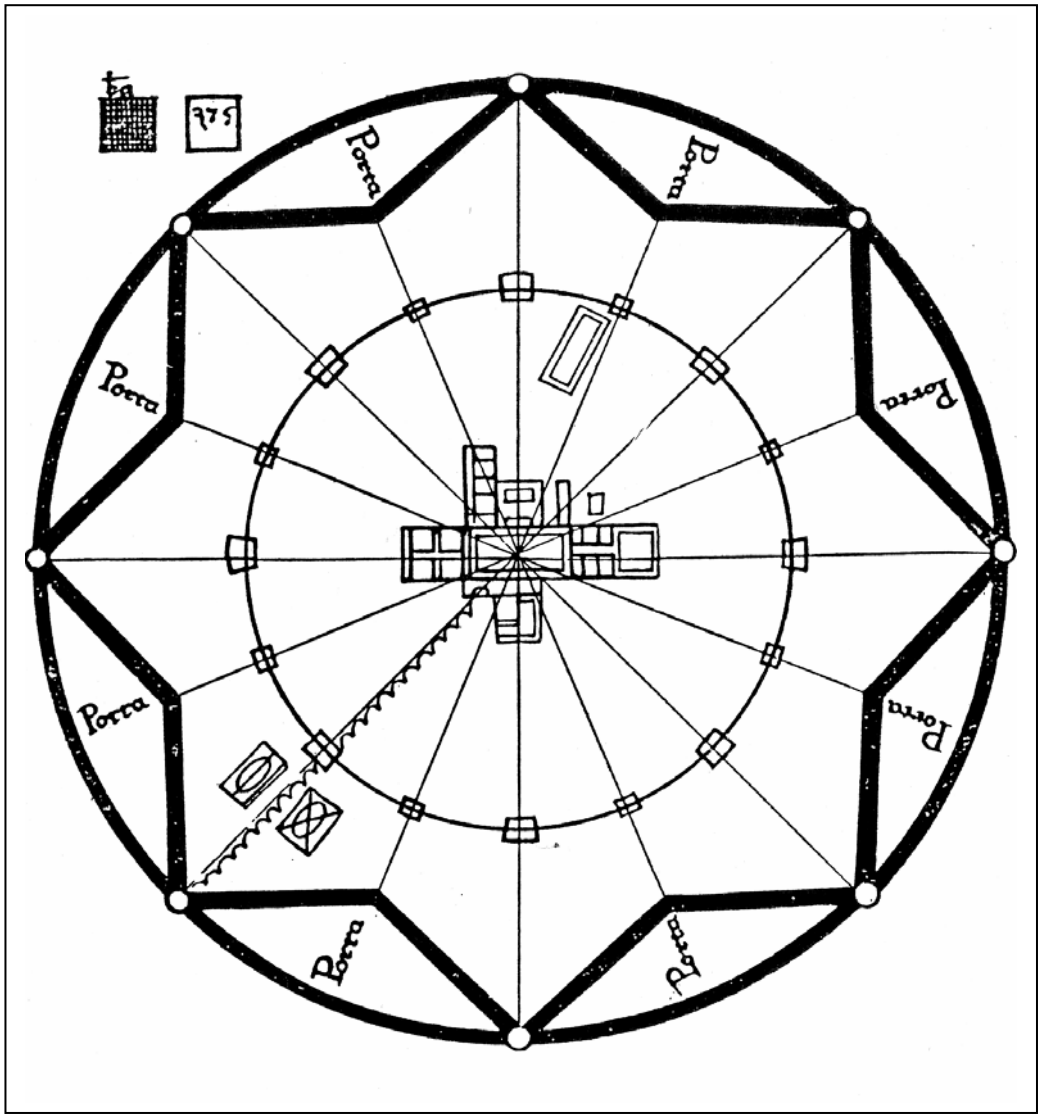


Piani di rinnovamento per Guastalla di D. Giunti

Sabbioneta – Pianta del catasto Teresiano
Mantova, Archivio di Stato



Sabbioneta – Pianta del sec. XVII
Milano, Biblioteca Ambrosiana



Sforzinda, dal “Trattato di Architettura” del Filarete.
Il perimetro urbano è generato dalla sovrapposizione di due quadrati ruotati di 45°, iscritti in un cerchio; i torrioni sono disposti sulla parte avanzata della cinta e le porte in quella rientrante. La struttura viaria radiocentrica tende a centralizzare la residenza del signore, le strade radiali collegano la piazza centrale con le torri e le porte. La piazza è porticata e lungo il suo asse si dispongono gli edifici destinati alle funzioni più rappresentative: governative, amministrative e religiose.

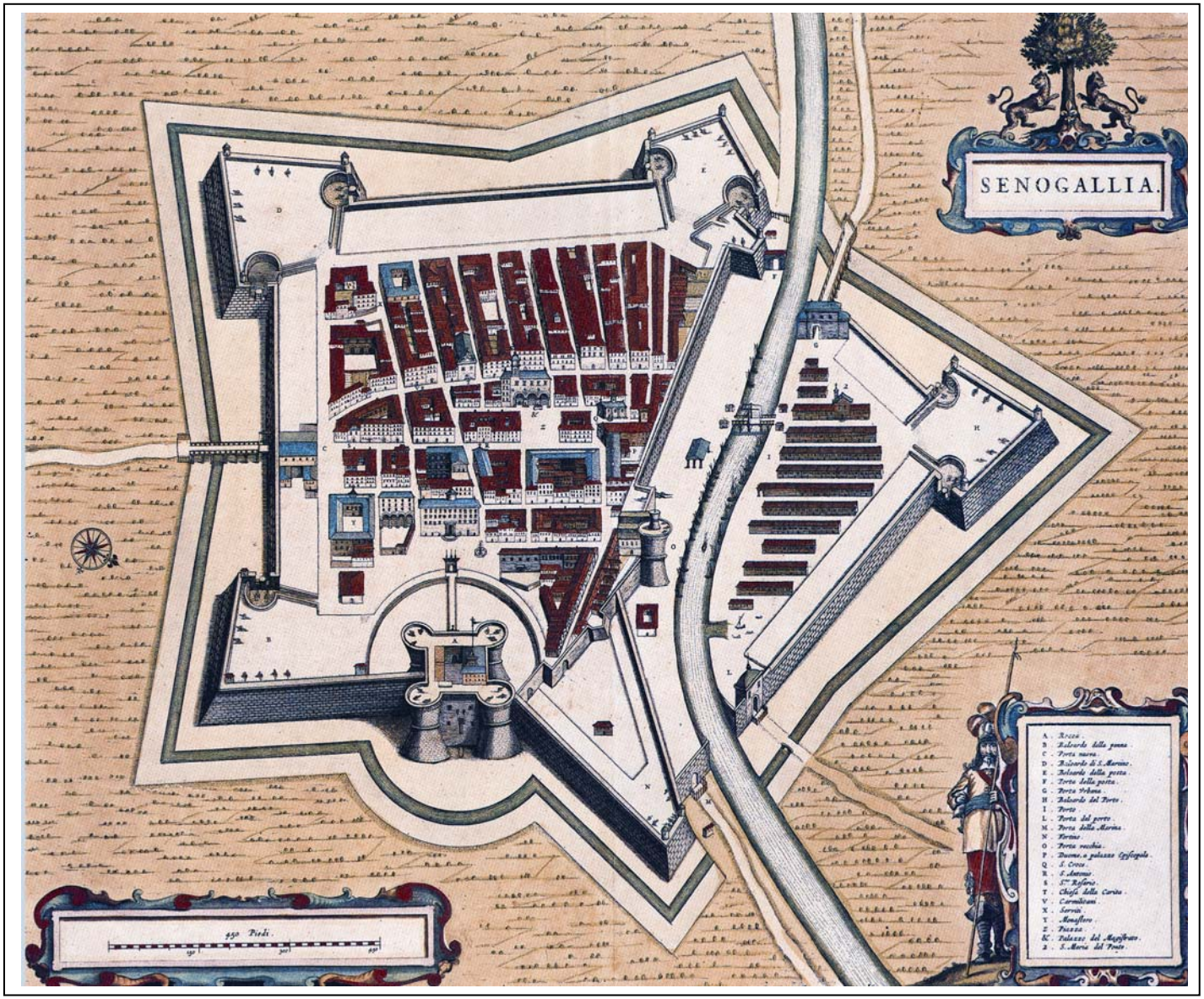
Palmanova, fondata dai veneziani nel 1593 (foto aerea).
Lo schema impostato sui multipli di tre (tre porte, sei lati della piazza centrale, nove lati del perimetro, diciotto rivellini esterni) materializza i criteri geometrici dei teorici. Al centro della piazza venne costruita una grande cisterna a torre, a pianta esagonale nel cui centro, corrispondente al centro geometrico della città, era posta l'asta della bandiera: immagine simbolica del centro del cosmo.

La città ideale dei Duchi Della Rovere

Giovanni Della Rovere continua l'opera di fortificazione cominciata da Sigismondo Pandolfo Malatesta con una cinta muraria quadrangolare.
Francesco Maria I affida a Pier Francesco Da Viterbo l'incarico delle opere difensive e questi propone al Duca un progetto triangolare, molto discusso dagli esperti militari della corte.
Guidubaldo II studia nuovamente il problema della difesa della città sul mare con Sanmicheli. L'intervento urbanistico di Guidubaldo non fu semplicemente di restauro delle mura esistenti, ma di edificazione ex novo del perimetro pentagonale

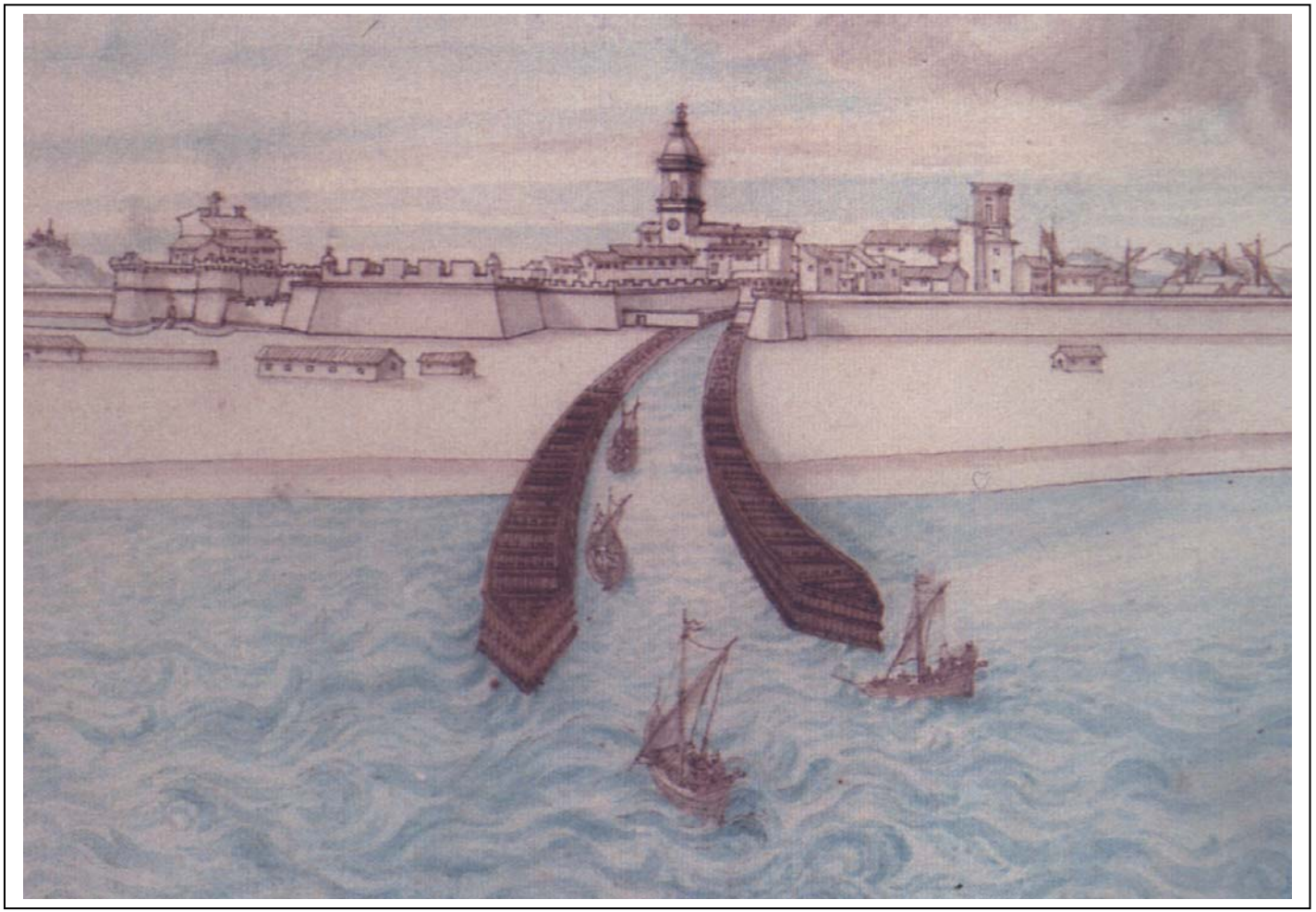
Il benessere di Senigallia, è creato soprattutto dalla sua alleanza con Venezia.
Nel 1523, Papa Adriano VI nomina Francesco Maria I governatore delle fanterie di Venezia e gli concede 200 uomini "d'arme".
Nell'ottobre del 1526 è eletto capitano generale della "Santa Alleanza" tra la Francia, il Papa, Firenze e Venezia.
Nel suo Ducato instaura un secolo di pace e Venezia gli conserva riconoscenza, di cui è prova la statua eretta e tuttora presente nel cortile del Palazzo Ducale.

La nuova "Senogallia" dalle mura pentagonali di Guidubaldo II è il risultato di un periodo fiorente di scambi commerciali con Venezia.



La città – fortezza con mura a stella pentagonale di Guidubaldo II Della Rovere (1546)

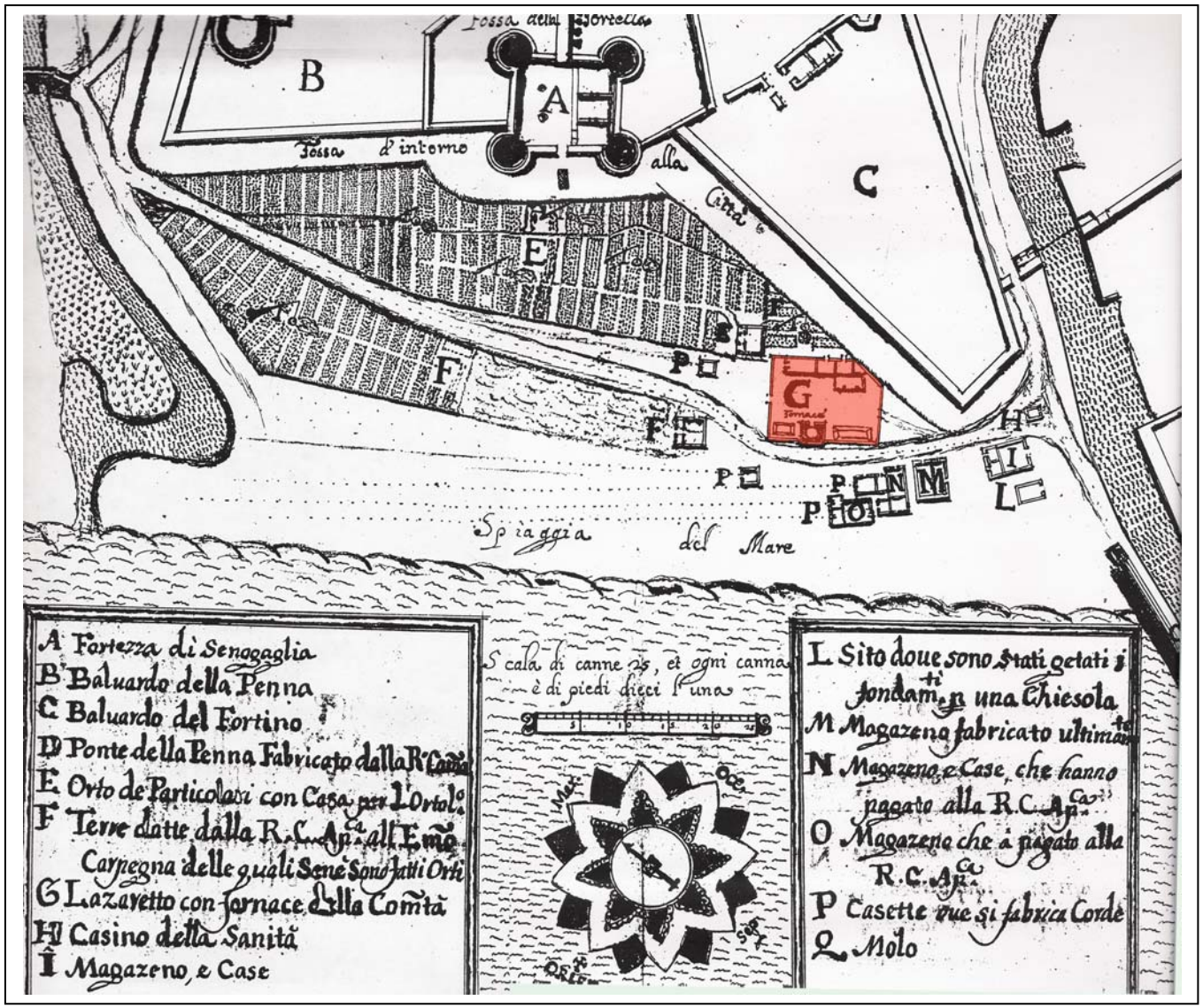
Il filosofo e scrittore francese Michel De Montaigne, di passaggio in città il 27 e 28 aprile 1581, scrive: “ [Senigallia è una] bella cittadina posta su una magnifica pianura lungo la riva del mare e dotata di un buon porto e poiché un fiume, scendendo dai monti, la bagna d’un lato, lo usano come canale munito e rivestito di grossi pali da un lato e dall’altro, là dove le imbarcazioni trovano riparo e l’ingresso ne è chiuso [da una catena]” (da: *Viaggio in Italia*).



In questa pagina e nella seguente, veduta di Senigallia dalla cartella “schizzi e abbozzi” della British Library (1677)

VEDUTA DEL PORTO
DI SINIGAGLIA
ALLO SBOCCO DEL FIUME MISA
NEL MARE ADRIATICO.

Riproduzione di un bozzetto di Fridrik Bernhard Werner, 1735.
Senigallia durante la Fiera Franca. Sulla destra delle mura è Porta Fano con ponte levatoio. Il borgo fuori porta somiglia all'asse edificato dell'attuale via Andrea Costa. La torre campanaria del palazzo comunale, i campanili delle chiese, l'isolato convento dei Cappuccini, integrano e caratterizzano la veduta che suggerisce l'andamento del territorio solcato dal Misa, detto Nevola nella legenda.



Dettaglio della mappa custodita nella Biblioteca Antonelliana, in cui notiamo la posizione del Lazzaretto, prima che venisse trasferito al di là del fiume, nel Rione Porto.

L'oriente di Venezia

La costa dalmata appartenne a Venezia dal 1200.

Nel corso della notte ogni vascello che lasciava Venezia riusciva a portarsi in vista della costa dell'Istria, dove avveniva il primo scalo. Gettata l'ancora nel porto di Orsera o Pola, si faceva zavorra caricando la stiva con massi di pietra bianca locale e, appesantita la nave, si proseguiva il viaggio sapendo di poter affrontare ogni tipo di vento o di corrente. La pietra d'Istria era, di volta in volta, peso inerte o carico gradito da sostituire con beni preziosi o da trasformare in opere architettoniche. Trasportati per mare giungevano quei blocchi di pietra che sono alla base di ogni ponte, scalinata, pozzo di Venezia. Pietra che, lavorata a scalpello, riappariva anche a Senigallia ed altrove negli stipiti, negli archi, nelle cornici delle finestre, nelle balaustre e nei capitelli.

A **Zara** (Zadar) ogni nave che entrava nel golfo era tenuta a portare con sé almeno quattro pietre e a gettarle in un tratto di mare non lontano dalle mura. Le poderose muraglie che cingevano la città non sembravano sufficienti a proteggerla dalle incursioni saracene e turche; qualora questi si fossero d'improvviso portati pericolosamente vicino alla sommersa barriera, vi si sarebbero incagliati. Zara dal 1202 fu dominio di Venezia. Le galee veneziane dirette ad Oriente preferivano seguire rotte prossime alla costa, percorrendo tratti di mare che offrivano un gran numero di porti e di insenature in cui trovare immediatamente riparo in caso di burrasca o venti di bora. Un'intera flotta poteva trattenersi nell'enorme fiordo che costituisce le bocche di **Cattaro** (Kotor). Il controllo di questa singolare insenatura fu in mano veneziana soltanto a partire dal 1687, anche se la città di Cattaro era legata commercialmente alla Serenissima fin dal 1420.

Uno scosceso massiccio domina l'abitato di Cattaro e sulla sua vetta fu costruito il castello di San Giovanni, che permise ai veneziani di respingere più volte con successo assedi ed incursioni. Alcuni tratti delle mura a strapiombo sulla roccia raggiungono i 20 metri di altezza.

L'isola di **Corfù** (Kerkira), distante otto giorni di navigazione fortunata da Venezia, fu un insediamento veneto così strettamente legato alla città dogale che potrebbe essere considerata una parte staccata da essa e collocata per opportunità strategica all'imbocco dell'Adriatico. A Corfù avevano sede importanti comandi

LibriSenzaCarta.it

della flotta militare e vi risiedeva il Provveditore del Levante. Di fondazione veneziana erano le molte istituzioni che la funzione di centro della vita civile e sociale dell'arcipelago ionico aveva assegnato alla città, quali l'ospedale, l'orfanotrofio, il monte di pietà, l'archivio, il pubblico deposito dei grani. Persino il carattere del paesaggio e della vegetazione dell'isola risalgono al periodo veneziano (1386 – 1797), quando si incentivava la diffusione dell'olio premiando ogni albero piantato.

Quando l'armata veneziana, nel 1407 si impadronì di **Lepanto** (Nafpaktos), venne eretta in cima al colle dell'antica acropoli, un'imponente fortezza le cui mura scendevano fino al mare e cingevano il piccolo porto sullo stretto che divide il golfo di Patrasso dal golfo di Corinto. Fu nelle sue acque che avvenne il durissimo scontro navale dove si confrontarono, in due schieramenti opposti, tutte le grandi potenze che all'epoca avevano interessi nel Mediterraneo.

Era la memorabile battaglia di Lepanto, avvenuta il 7 ottobre 1571, che vide al comando della flotta cristiana il grande Nani Da Mocenigo, che fu, per questa vittoria, eletto Doge di Venezia.

Quel giorno la flotta occidentale, che comprendeva unità navali inviate da Venezia, dalla Spagna, dallo Stato Pontificio, dal Ducato di Savoia, da Malta, sconfisse la flotta mussulmana, raccolta dai turchi e forte di squadre inviate da tutti i domini ottomani, asiatici e africani. A Lepanto quel giorno fu sfatata l'opinione che il Turco fosse invincibile.

Costantinopoli, la perla del Bosforo, splendida per l'uso della ricchezza, per la vitalità culturale, colma di capolavori artistici e artigianali inviati da ogni mercato del mondo, da Antiochia a **Salonicco**, da **Alessandria** al Caucaso, ebbe per tutto il Medioevo un prestigio enorme ed esercitò un'influenza senza pari. In più occasioni popoli e armate tentarono, senza riuscirvi, di insidiare lo scrigno bizantino. Nel 1204 però, in un giorno d'aprile, avvenne il temuto assalto. Le difese furono sopraffatte e le schiere crociate provenienti da lontano dilagarono nella città. Il territorio dell'impero fu in parte suddiviso in feudi assegnati ai vincitori. Nel nuovo ordine che regolò il mediterraneo, i benefici andarono soprattutto a Venezia, sia per le acquisizioni territoriali, sia per l'egemonia sui traffici e sui mercati che ne derivò in ogni mare orientale.

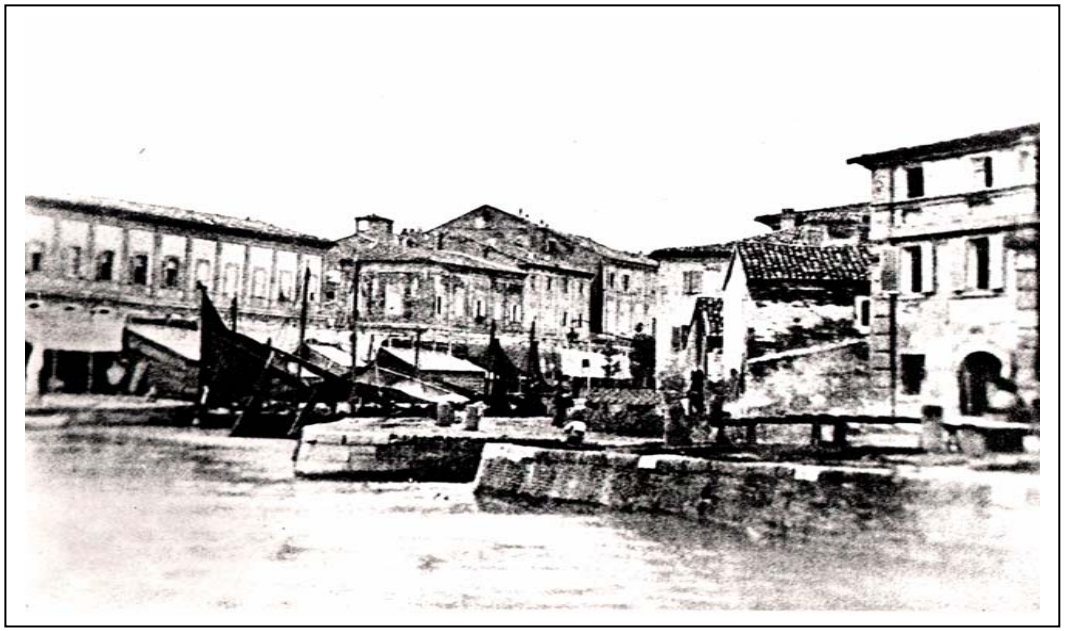
Gli interessi economici e politici che legarono Senigallia alla Serenissima sono anche oggi evidenti analizzando il tessuto urbano del Rione Porto: i Magazzini d'Oriente, allineati lungo le vie perpendicolari al fiume, conservano i nomi Siria, Samo, Cefalonia, Corinto, Salonicco, Alessandria, Rodi, Cipro, Smirne, Cattaro, Corfù, Narente (riferito alla valle del fiume Narenta che si estende da Spalato a Ragusa).

Venezia – Fabbriche nuove di Rialto opera di Jacopo Sansovino – 1536
Il legame con Venezia si riscontra nelle architetture che configurano la città sull'acqua.

Senigallia – La lunga quinta dei Portici Ercolani lungo il fiume.

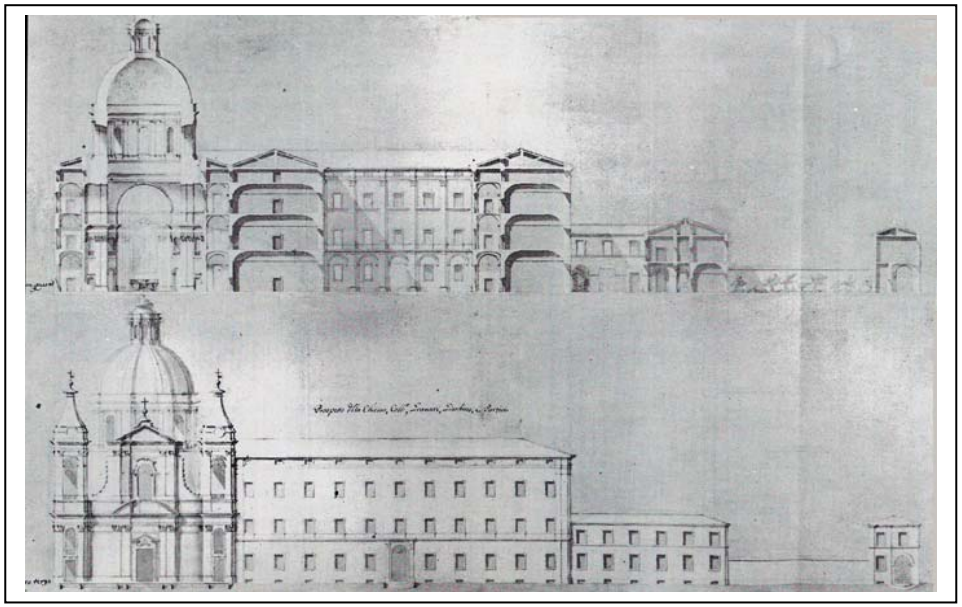
La città e il fiume

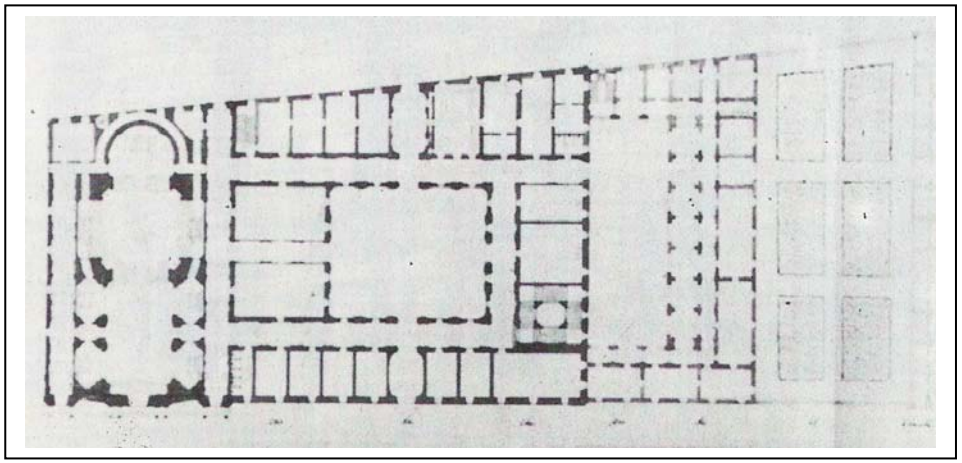
Il fiume e il mare sono la dominante fondamentale, la matrice di ogni trasformazione urbana di Senigallia. Una volta il fiume era fonte di vita. Sotto il dominio del Ducato di Urbino, Senigallia vide la sua ascesa commerciale rispetto ad altre città della costa (come Pesaro, Fano, Ancona, ma anche su città come Recanati e Fermo, che, pur non essendo sul mare , disponevano di porti) non solo per la grande amicizia con Venezia e Firenze, ma anche per la configurazione data alla città da Guidubaldo. Aver protetto con le fortificazioni il nucleo dei magazzini e il porto stesso (squero, darsena e lazzaretto), racchiudendo il fiume nella "stella", come se stesse tra le valve di una conchiglia, diede grande sicurezza ai mercanti, quindi Senigallia divenne lo scrigno dei commercianti ragusani, turchi, albanesi, greci.



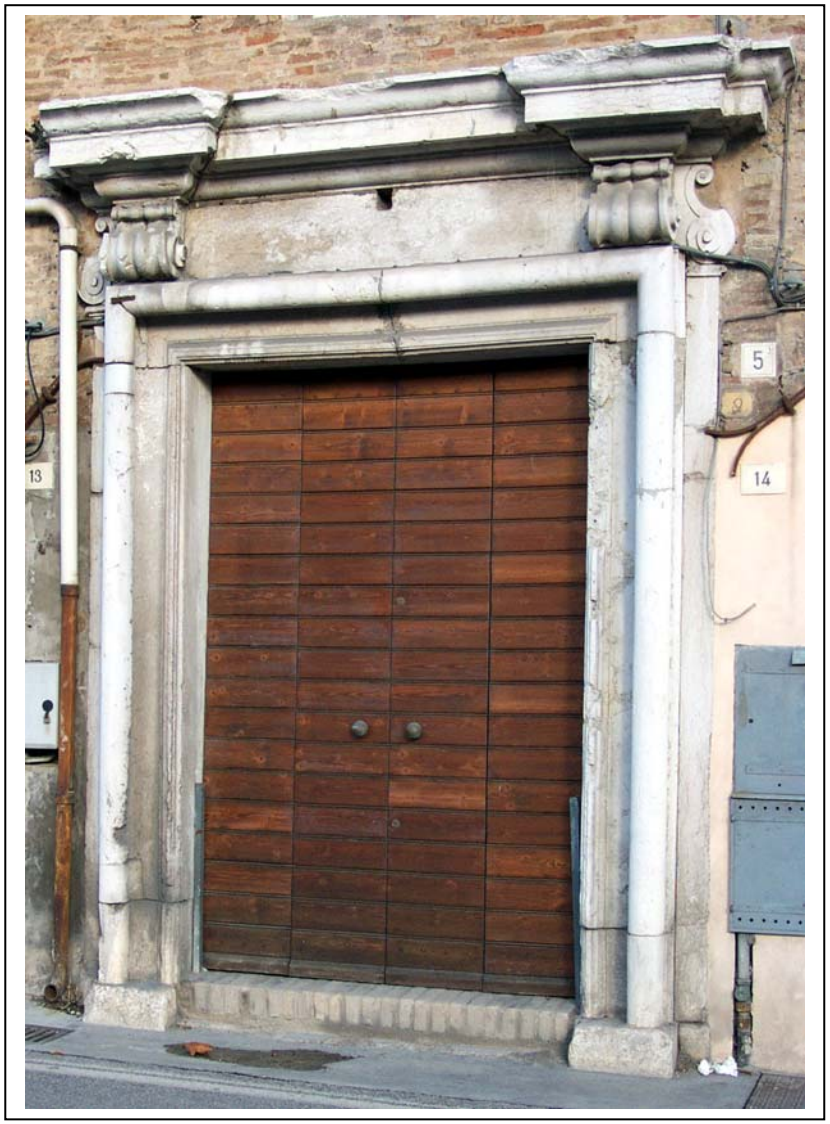
Tende, capanne e barche in tempo di Fiera

Porta Crocifissa o Porta Urbana, dopo il Collegio Germanico alla fine di via Rodi, sulla sinistra del fiume. Francesco Maria II portò a compimento la fortificazione guidubaldina, realizzando il baluardo a difesa dei marinai, con l'apertura delle nuove porte Crocifissa e Clementina.





I Gesuiti possedevano in Senigallia edifici di grande importanza. Questo è il progetto del collegio e della chiesa di San Luigi, che i Gesuiti costruirono nell'odierna piazza Duomo a partire dal settembre 1762. Oggi San Luigi si chiama San Pietro ed è il nostro Duomo. Nel collegio ha trovato posto l'Episcopio inaugurato il 4 luglio 1790. (cfr. A. Polverari "Senigallia nella storia" vol. III p. 249).



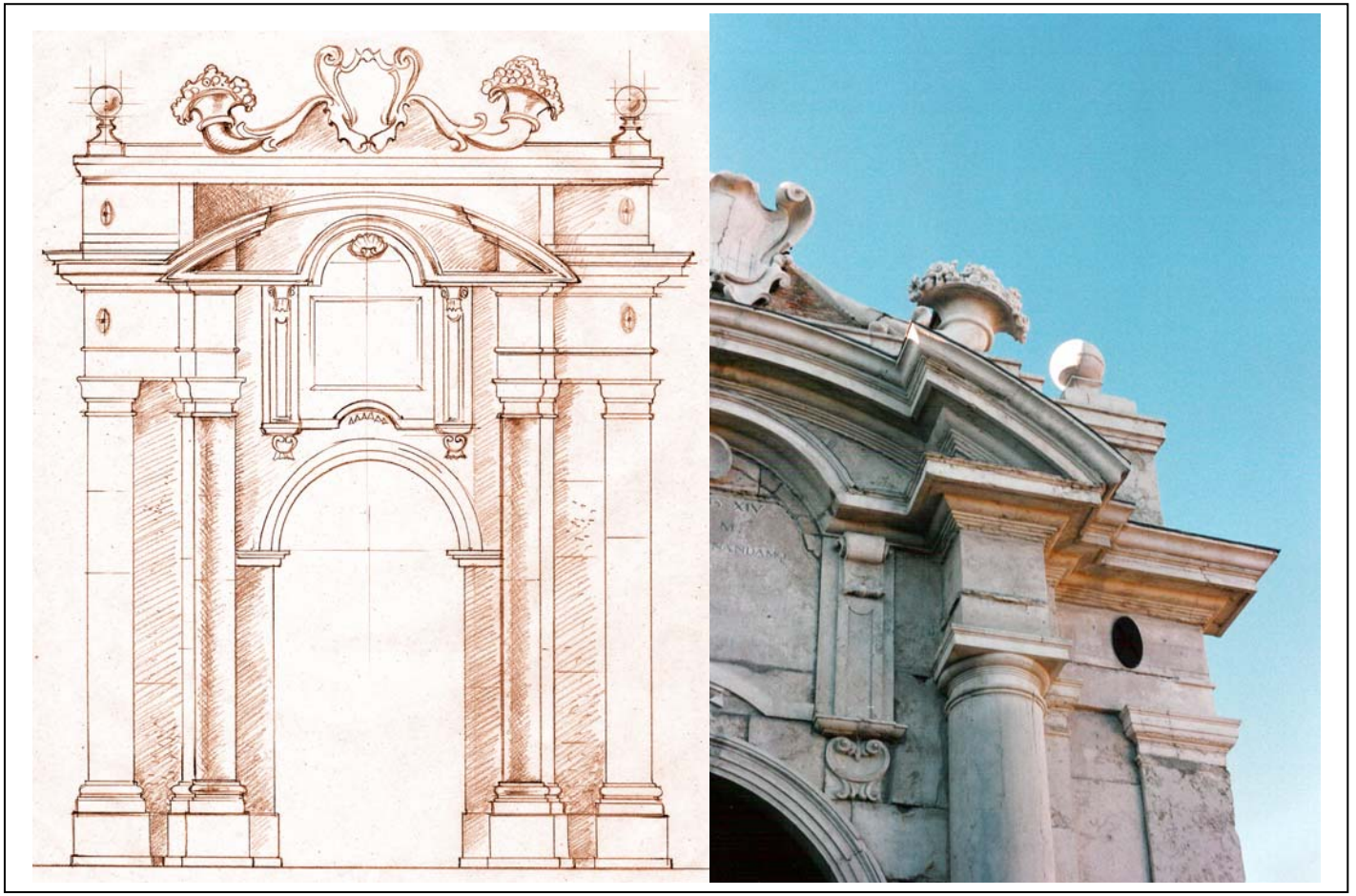
Nessuna importanza si dà a questo palazzo che, per l'estensione della sua facciata, per i materiali costruttivi e per l'importante portale in pietra d'Istria, somiglia molto al Palazzo del Duca. **Un'analisi storica e un'indagine architettonica sulle tecniche costruttive porterebbe alla luce il vero ruolo di questo edificio**, l'identificazione del periodo in cui è stato costruito e perché.

Questo palazzo era una delle tante proprietà dei padri Gesuiti del Collegio Germanico – Ungarico, destinato ad accogliere e custodire le merci in tempo di Fiera.

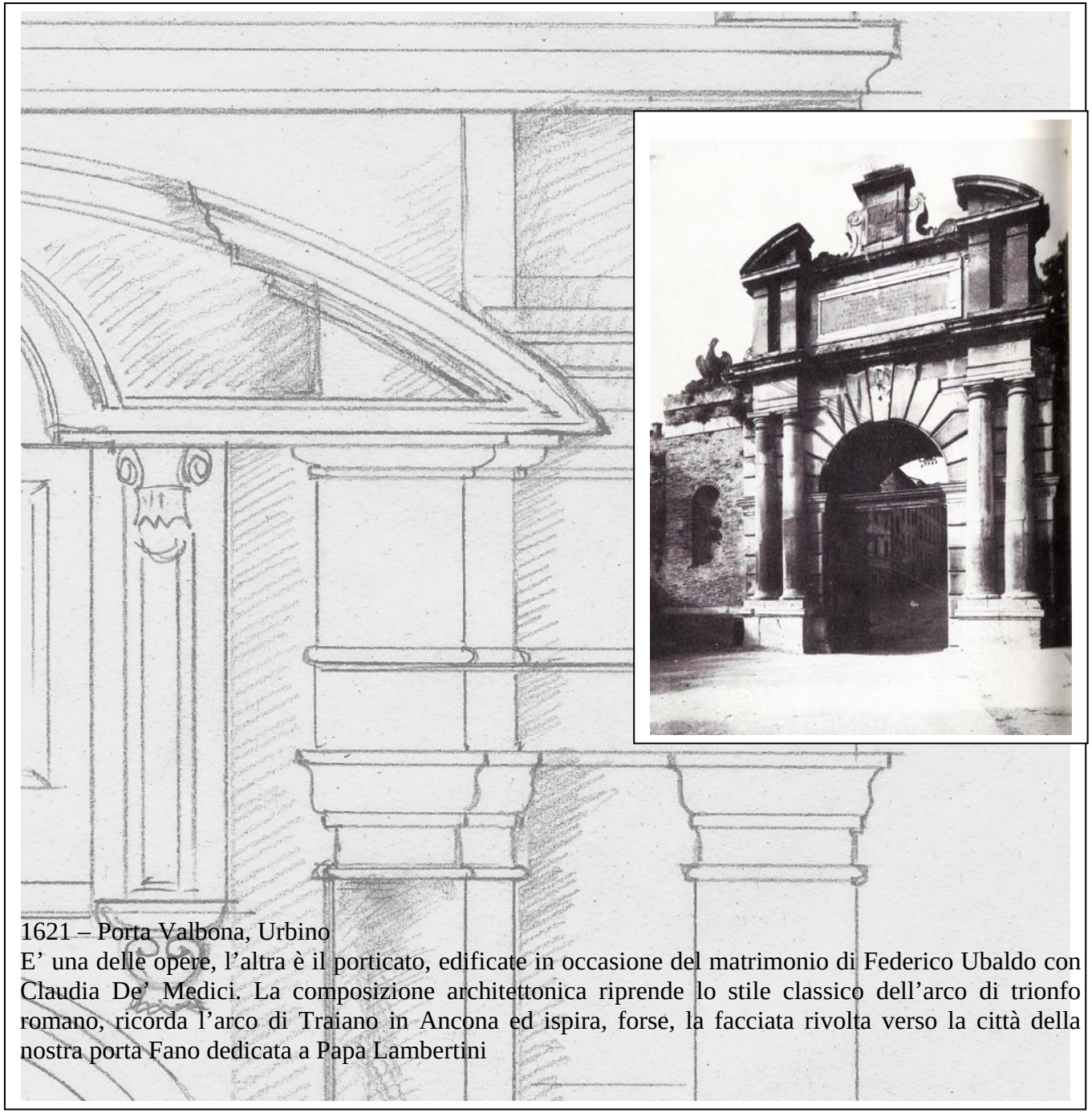
Barche per il trasporto delle merci, attraccate davanti al fondaco del deposito degli stracci e della Loggia del Rampone, due edifici tipici delle città marinare e mercantili.

La città di Papa Lambertini, Benedetto XIV

Mappa della seconda ampliazione (1746), contrassegnata in viola (mai realizzata), in cui la zona gialla rappresenta la prima ampliazione, con i Portici Ercolani che dovevano rispecchiarsi anche nell'altro lato, lungo la riva sinistra del fiume, e la zona grigia la città cinquecentesca.



Porta Lambertina, Senigallia.
Quest'opera fa parte dell'ampliazione della città voluta da Papa Benedetto XIV nel 1746

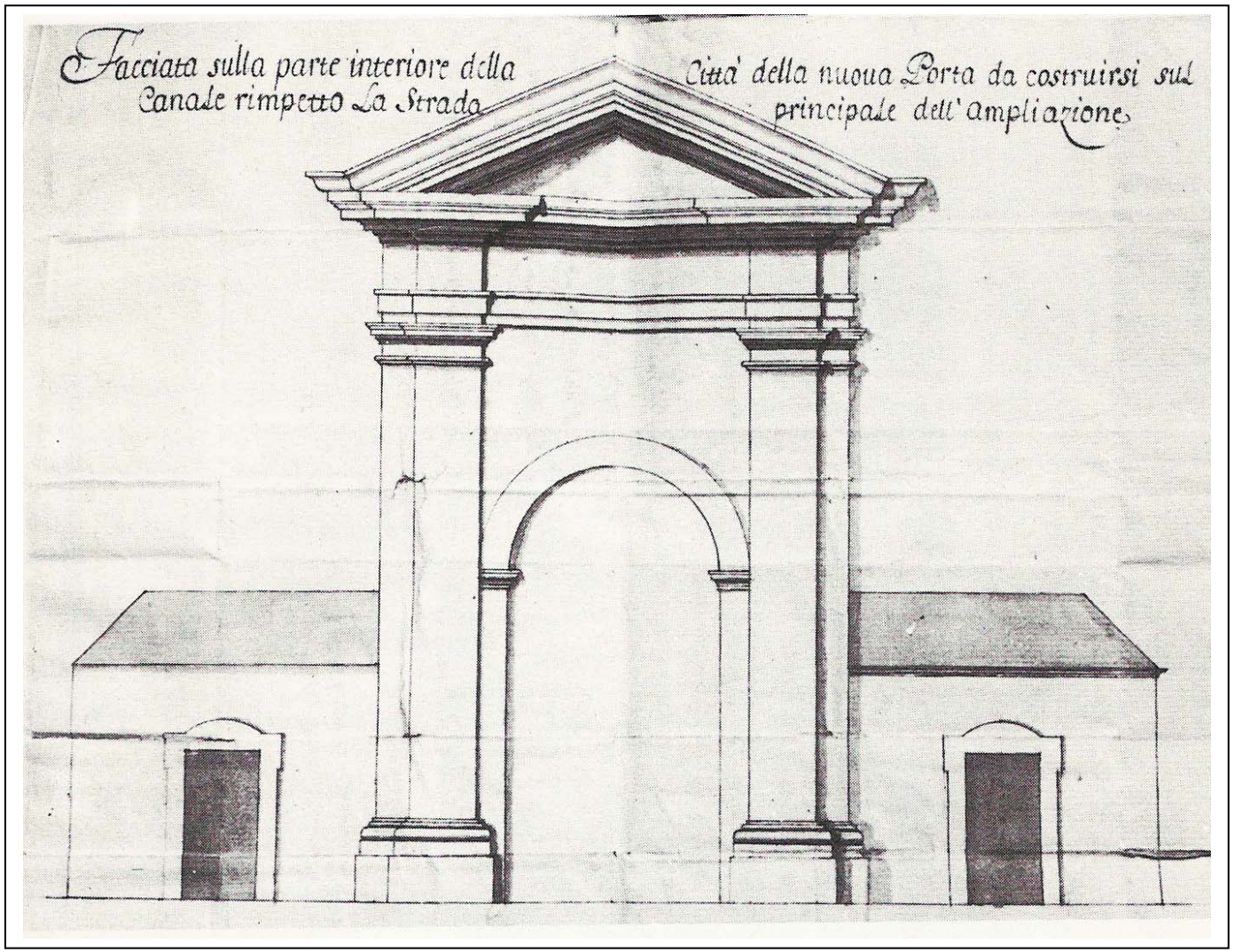


1621 – Porta Valbona, Urbino
E’ una delle opere, l’altra è il porticato, edificate in occasione del matrimonio di Federico Ubaldo con Claudia De’ Medici. La composizione architettonica riprende lo stile classico dell’arco di trionfo romano, ricorda l’arco di Traiano in Ancona ed ispira, forse, la facciata rivolta verso la città della nostra porta Fano dedicata a Papa Lambertini

LibriSenzaCarta.it

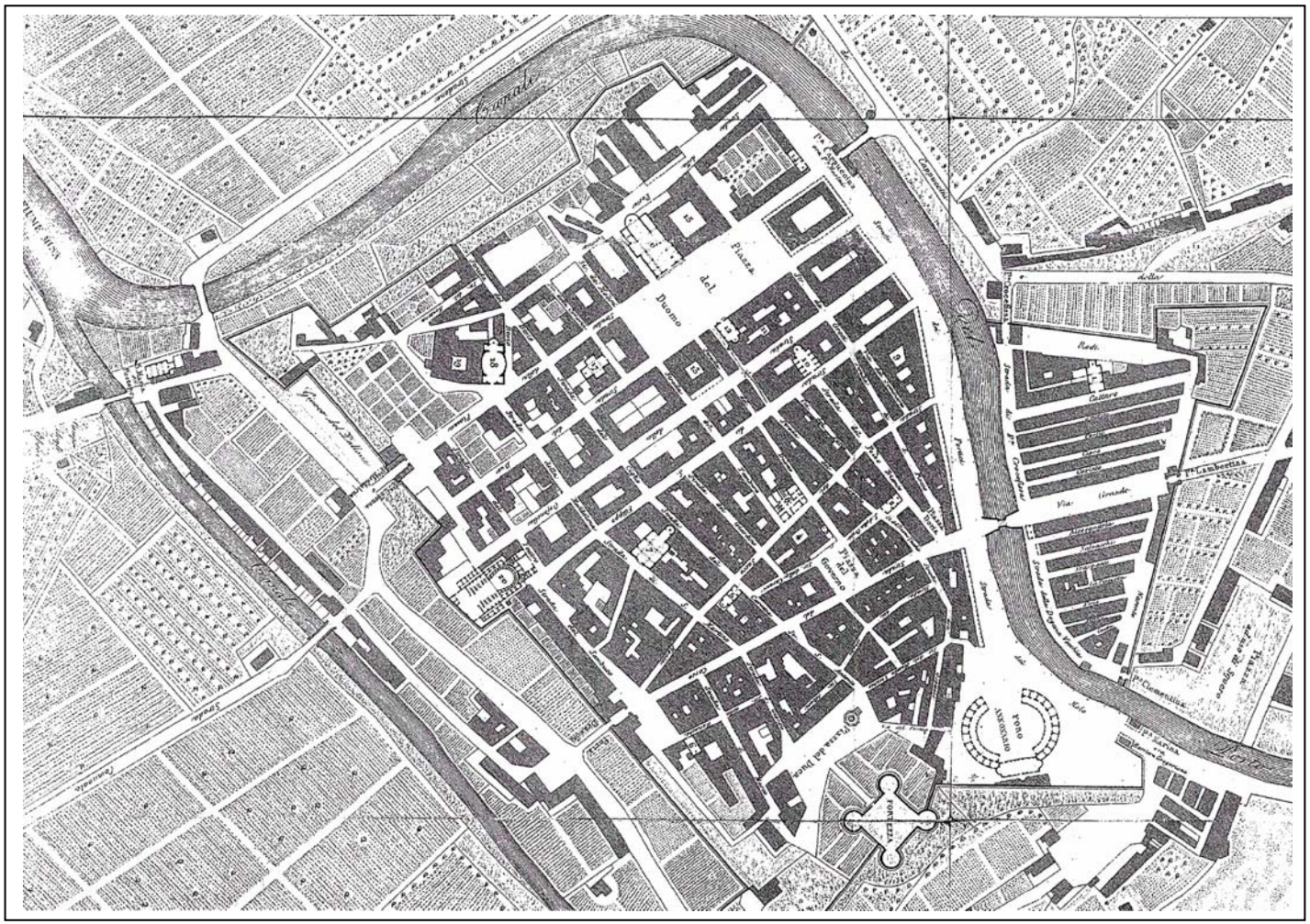
1760, Porta Maddalena o Colonna, in onore del cardinale Branciforte Colonna, il cui stemma è disegnato a mattoni colorati all'interno della volta della porta stessa.

Porta Maddalena. Linee ondulate barocche disegnate dall’architetto Stegani

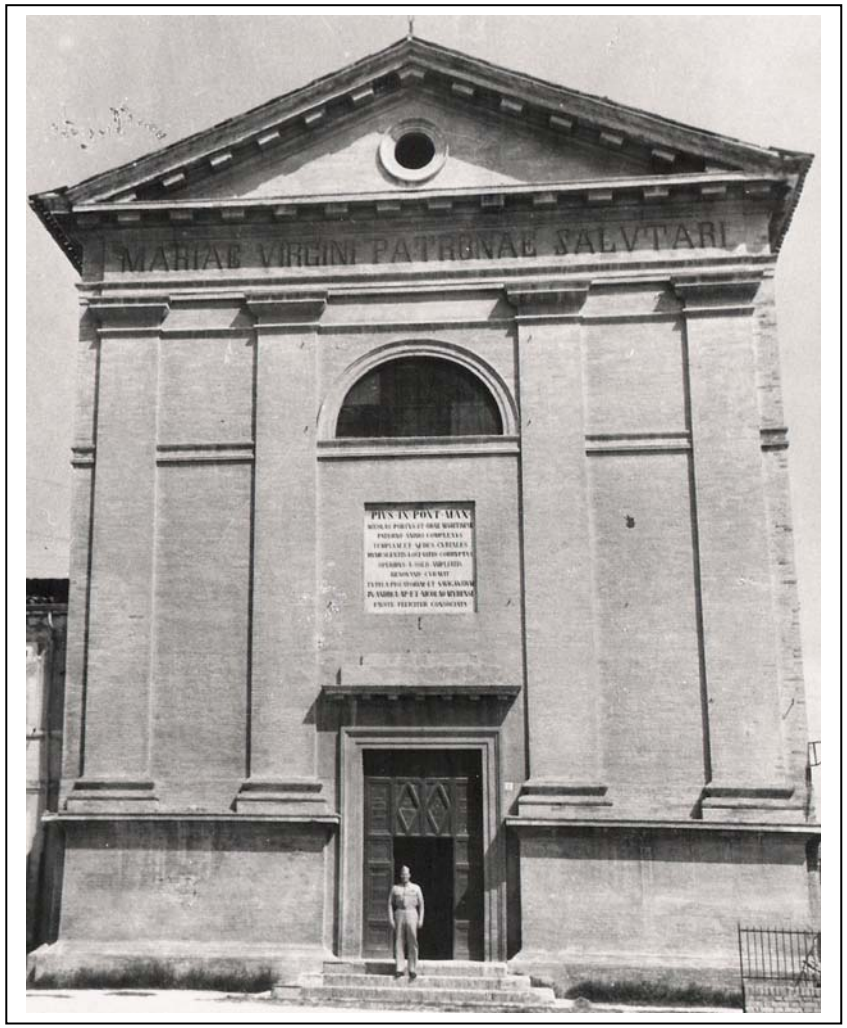


1778 Porta Cappuccina, posta in posizione simmetrica rispetto a Piazza Duomo sull'asse viario di via Cavallotti e che si conclude con Porta Maddalena o Colonna.

La città di Papa Mastai, Pio IX

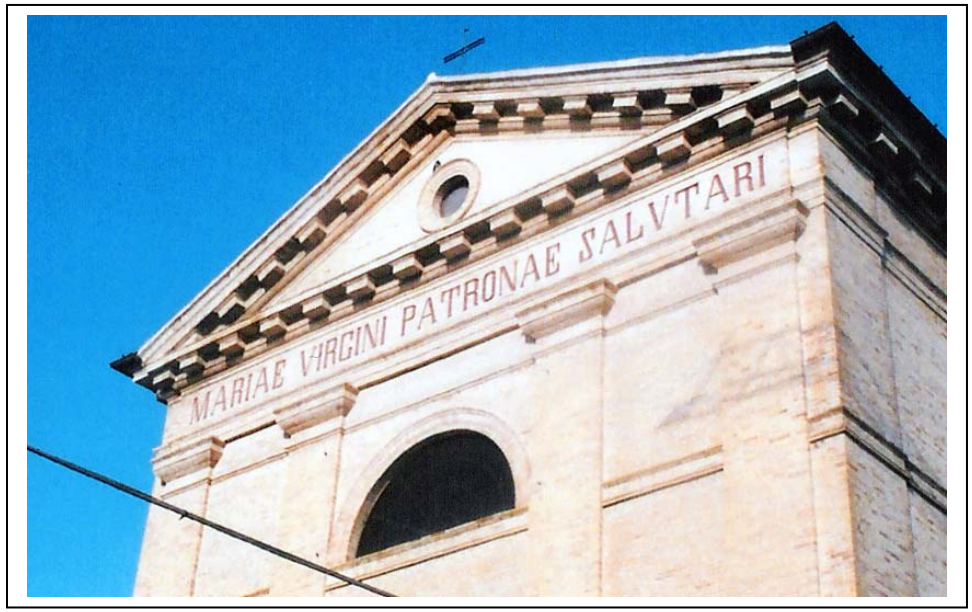


Mappa del 1847. Nel disegno urbano non esiste “verde pubblico” destinato allo svago, come l’odierno “verde attrezzato” con piante esotiche, ma ogni lembo di giardino è coltivato a vigneto, a frutteto, a orto, quindi è una coltivazione utile al sostentamento.



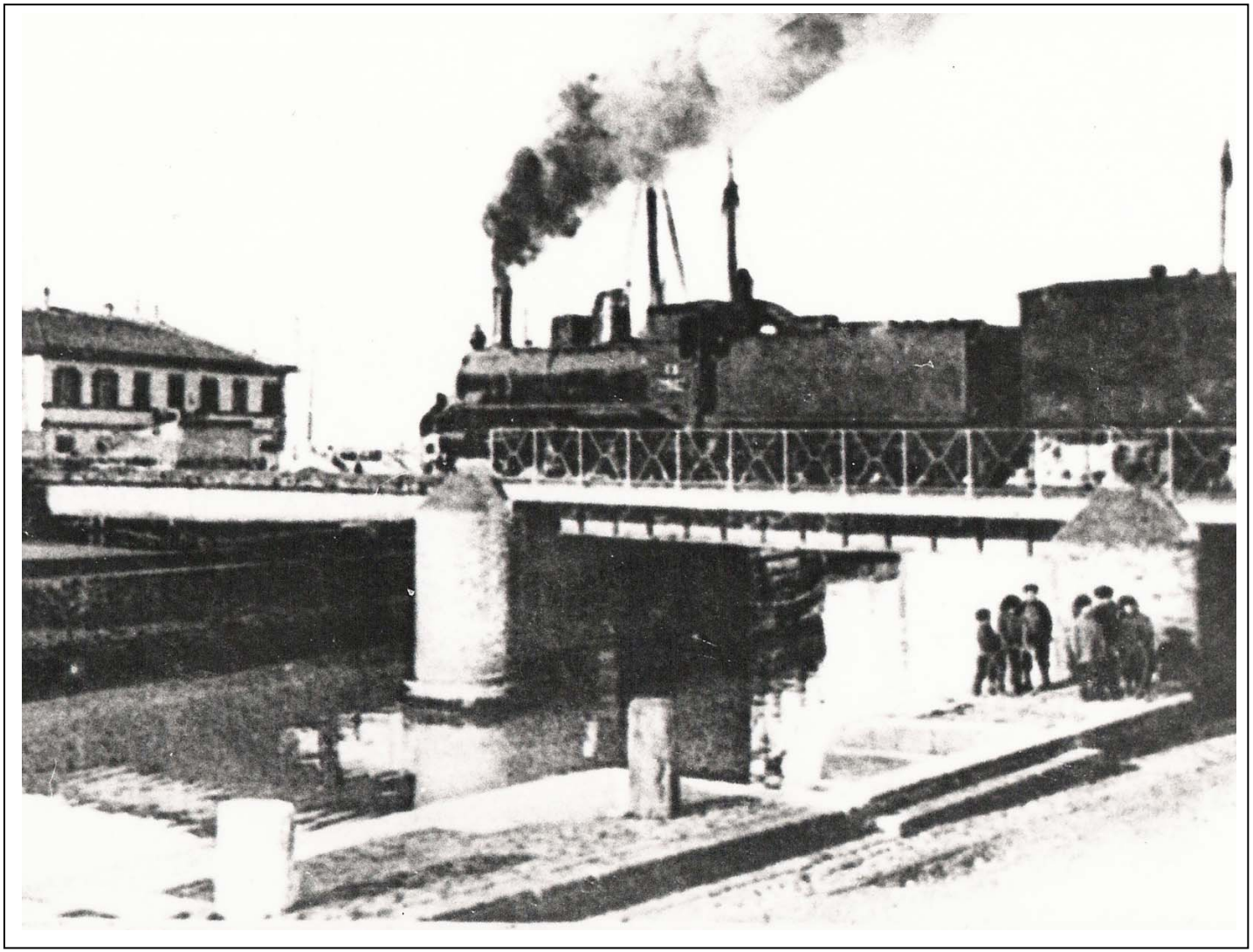
La chiesa di Santa Maria del Ponte al Porto. Nel 1628 fu eretta la prima parrocchia da Fra' Antonio Barberini e fu affidata ai Padri Domanicani che avevano anche la Vicaria del Sant'Uffizio.
Nel 1702, poiché il tempo e l'umidità l'avevano deteriorata, la chiesa fu demolita e, con le offerte dei pescatori, fu edificata la seconda nuova chiesa.
Questa chesa, che come la prima, aveva la facciata rivolta verso il mare, rimase in piedi per quasi cento anni, finchè Papa Pio IX garà erigere la terza attuale chiesa.

La chiesa sorge a poca distanza dal porto che, un tempo, veniva largamente utilizzato nel periodo della Fiera Franca. Fu Pio IX a volere la riedificazione dalle fondamenta della chiesa e della casa parrocchiale, essendo la precedente costruzione in rovina per l'umidità del luogo. L'architetto Ferroni collocò la facciata ad oriente e sopraelevò l'ingresso per evitare i danni delle esondazioni. Fu aperta al culto nel 1858 e vi fu posta la pala d'altare con la Madonna del Ponte donata da Pio IX.



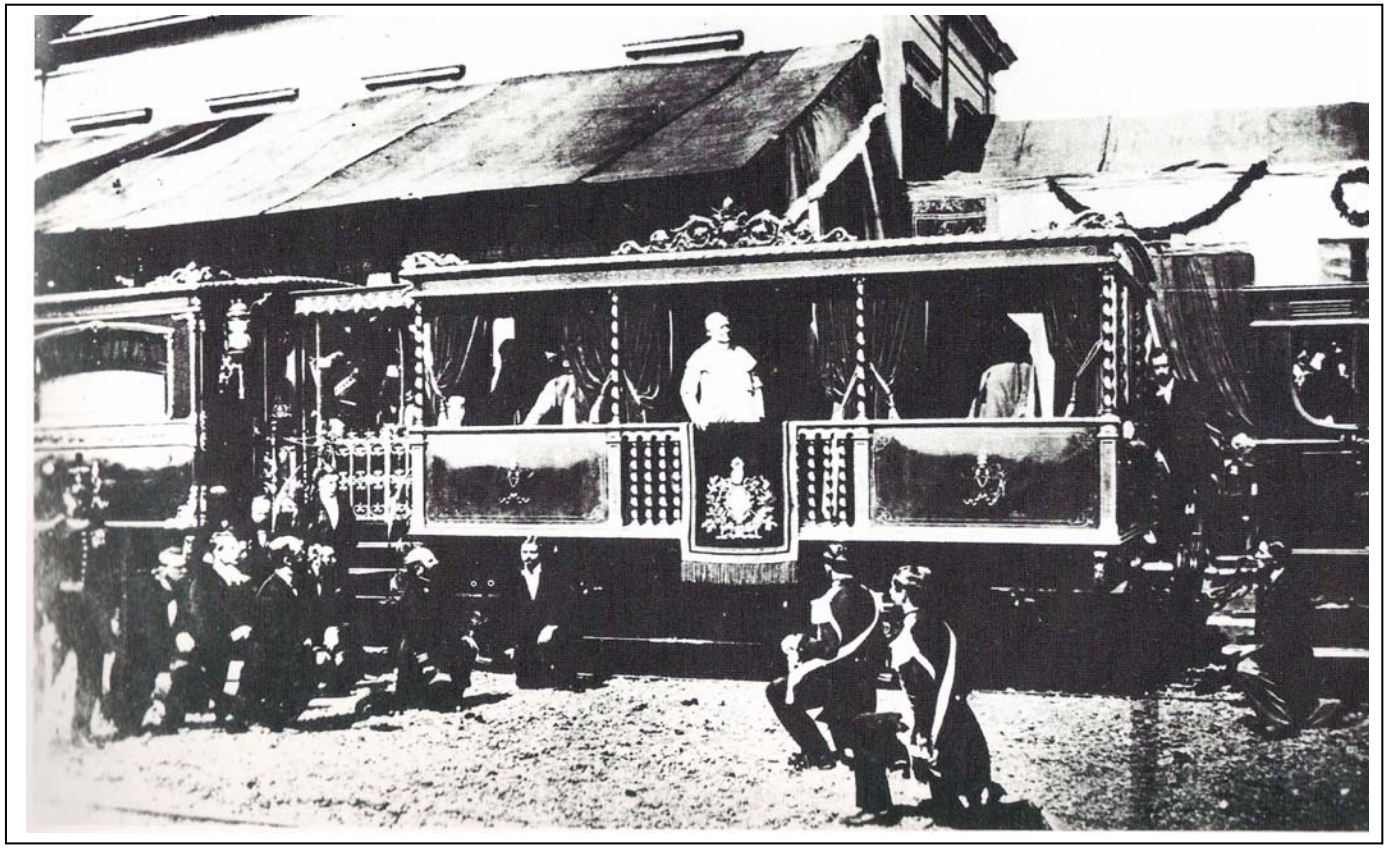
Dettagli dell'architettura neoclassica marchigiana: la finestra termale, il timpano e il cornicione in laterizio, la scritta che connota la facciata di un edificio pubblico (chiesa, teatro, stazione, mercato).

La chiesa precedente era rivolta verso il mare.
Questa porta tamponata e annegata nell'asfalto doveva avere un ruolo da ingresso principale, perché le dentellature nel laterizio denunciano la volontà di applicare un portale marmoreo su questo lato.



Fin dal 1834 i senigalliesi avevano caldeggiato la realizzazione di una “strada ferrata” che, dal porto di Civitavecchia, passando per Roma, Perugia e Pergola, giungesse a Senigallia per proseguire fino ad Ancona: questa avrebbe favorito la famosa Fiera Franca cittadina. Pio IX fece costruire cinque linee ferroviarie, iniziando dalla Roma-Ancona-Bologna nel 1855, ferrovia che avrebbe collegato le due maggiori città dello Stato e che a tutt'oggi resta una delle principali linee italiane.

LibriSenzaCarta.it



Pio IX giunge con il treno papale alla stazione per visitare i cantieri da lui aperti per le nuove monumentali realizzazioni volute nella sua città natale.

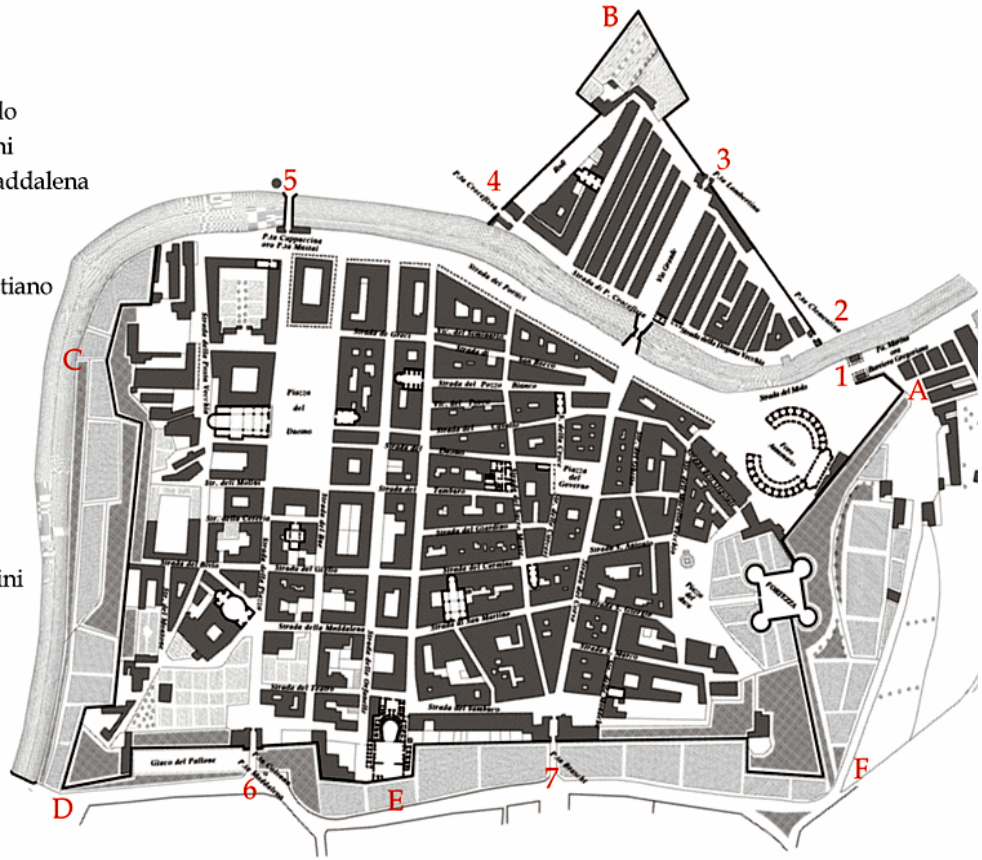
Abbattimento delle porte della città

I Bastioni

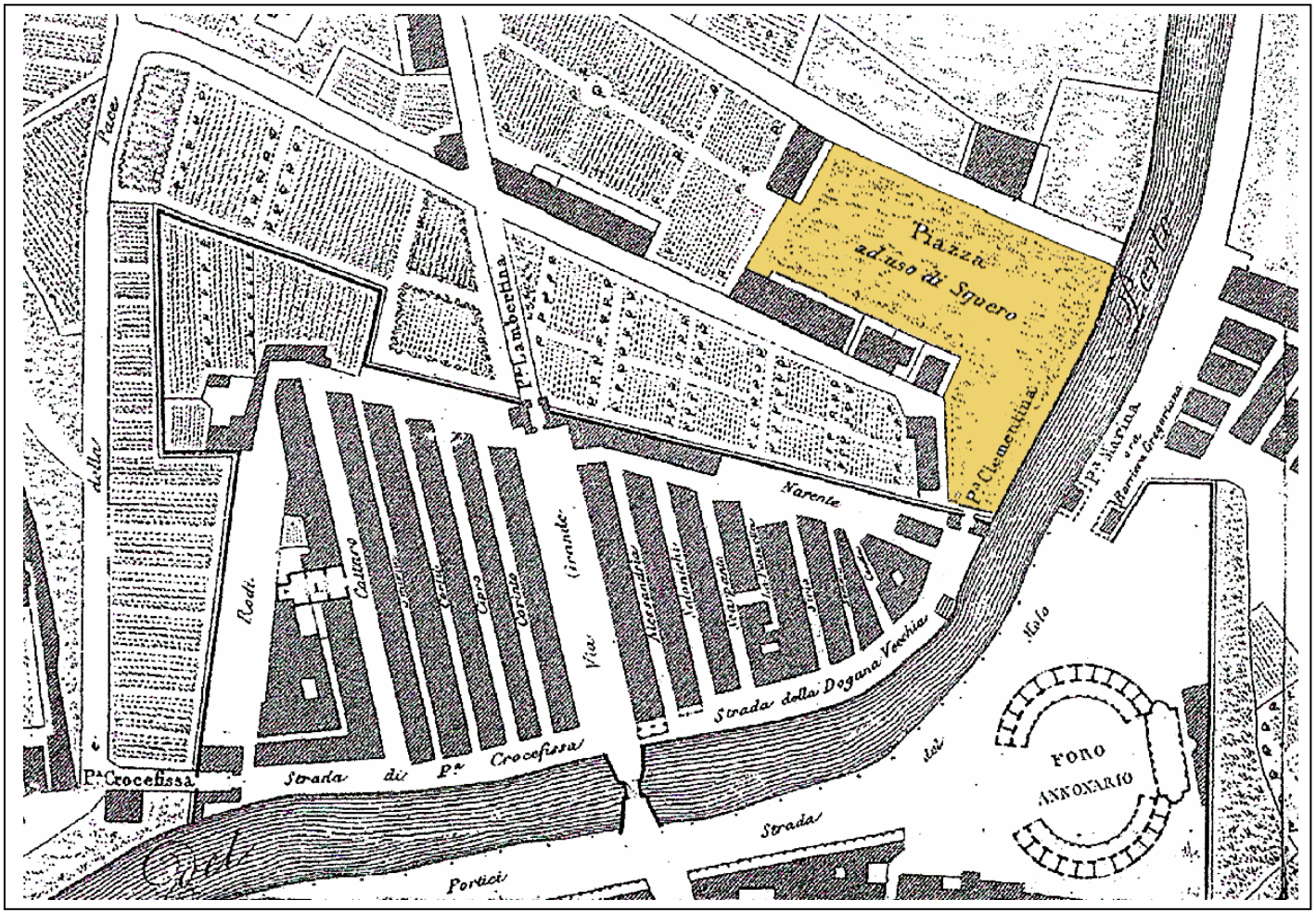
A) Baluardo del Fortino o di S. Ubaldo
B) Baluardo del Porto o di S. Giovanni
C) Baluardo della Posta o di S. M. Maddalena
D) Baluardo di S. Martino
E) Baluardo del Teatro
F) Baluardo della Penna o di S. Sebastiano
G) la Fortezza

Le sette porte della città

1) Porta Marina o Gregoriana
2) Porta Clementina
dedicata a Clemente XI Albani
3) Porta Lambertina
dedicata a Benedetto XIV Lambertini
4) Porta Crocifissa
5) Porta Cappuccina
dedicata a Pio IX Mastai
6) Porta Maddalena
7) Porta Ancona
dedicata a Pio VII Braschi



Mappa del 1849 con indicate le sette porte della città e i sette bastioni



Nel disegno urbano del Rione Porto ancora integro nel 1847 vediamo la Piazza ad uso di Squero, cantiere per riparare le barche, le mura che ancora sono intatte con le tre Porte di cui due verranno demolite per creare l'asse viario che porta all'ospedale e l'asse della strada statale.
Ancora viene disegnata la Loggia del Rampone e la chiesa, precedente a quella di Pio IX, rivolta verso il mare. L'assetto urbano del Rione Porto è ancora caratterizzato dalla conformazione a stecca degli edifici, che verrà meno con il terremoto e con le postume ricostruzioni.

Immagine di Porta Crocifissa sulla destra in fondo. Foto di fine Ottocento. Sponda del fiume con la fila di bitte in legno. Non esistono ancora – data l'intensa attività peschereccia e, con essa, il rapporto diretto con il fiume – le sponde contro le alluvioni. Saranno alzate più tardi, rendendo però quasi estraneo il canale rispetto alla vita che si svolgeva attorno.

Foto del 1893 in cui si vede il parziale abbattimento di Porta Clementina., la zona dello squero, più vicina alla porta, in cui venivano restaurate le imbarcazioni e le reti. In primo piano il ponte della ferrovia e le tipiche vele della marineria senigalliese.

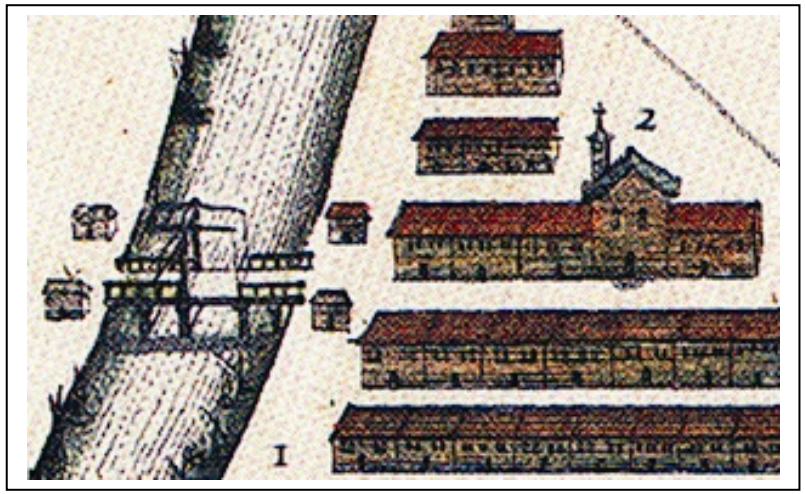
Immagine del 1915 con il ponte in costruzione per la strada statale. In primo piano un bel lampione in ghisa, più in armonia al contesto urbano di quelli attuali, visti in genere al bordo delle zone di sosta lungo le autostrade.

“ Andavi a vedere le porte della città: che allora c’erano tutte e coi dazieri e coi battenti: oppure le mura là dove erano più sole e non ci camminava vicino ombra di uomo. Dove ormai quelle mura?.....Allora erano intatte: e dietro alla Porta Fano, là dove si addossavano alle mura alcuni freschi orti e poche casupole di povera gente, esse avevano un così misterioso aspetto e curioso che io non potevo andarvi senza commuovermi tutto. Forse non era estraneo alla mia commozione il fatto che, a cagione appunto di questi orti chiusi, esse non si potevano costeggiare; ma anche che, verso sera (quando io vi andavo) le rondini e i rondoni vi ronzavano e vi stridevano attorno (avresti detto d’amore e d’accordo); e allorché il primo lume sul ponte della porta veniva acceso e la guardia daziaria armata di fucile usciva dal suo servizio, rondini e rondoni non so se sparivano ma certamente smettevano di stridere come per incanto; e solo in quel passo della guardia s’udiva in vedetta sul molle tappeto dell’erba, mentre il volo pazzo e come ubriaco di qualche nottola vagante ti sfiorava quasi la testa…”

“Quando si parlò dell’abolizione del dazio, con la conseguente demolizione di alcuni tratti di mura e delle porte, non so per quanti giorni io apparvi e fui abbattutissimo: e quando incontravo gli amministratori comunali, sindaco e assessori, chissà che avrei fatto per convincerli che la città non sarebbe più la medesima….”

(Senigallia, “Città di sogno e di silenzio” di Mario Puccini)

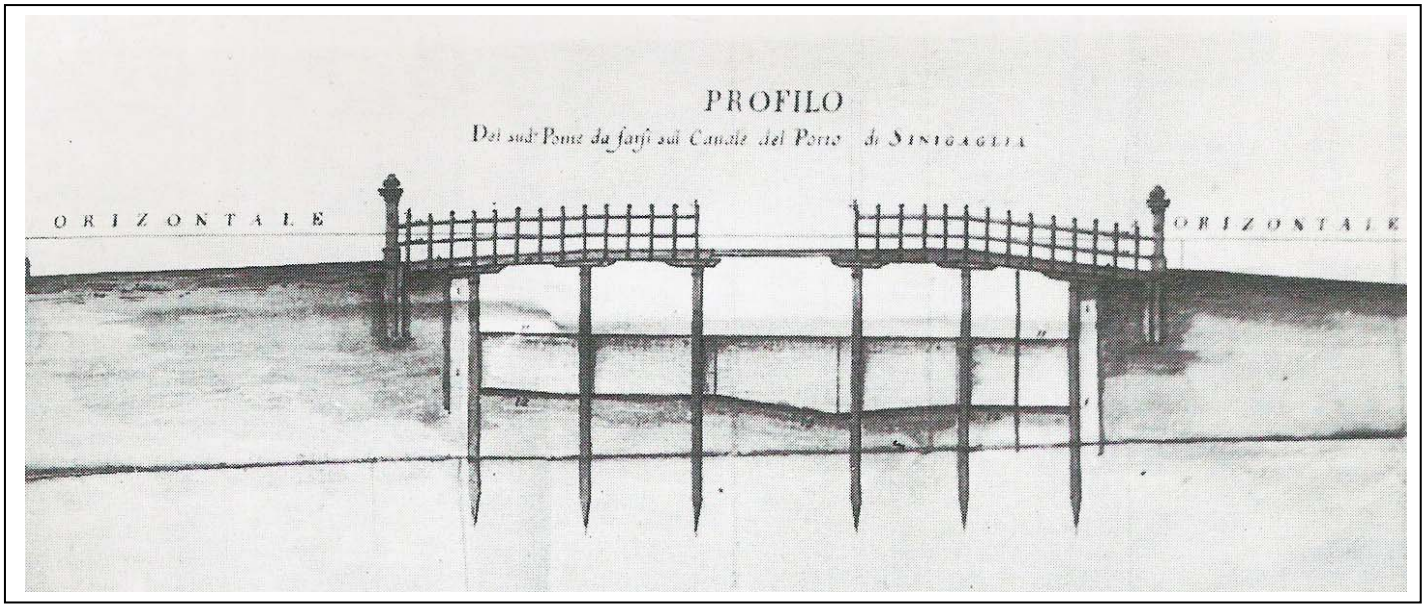
1903 – La Porta ancora racchiusa tra gli edifici del Dazio a sinistra e la proprietà Bucci a destra. Oggi si presenta isolata come uno spartitraffico e non è più l'ingresso alla città.



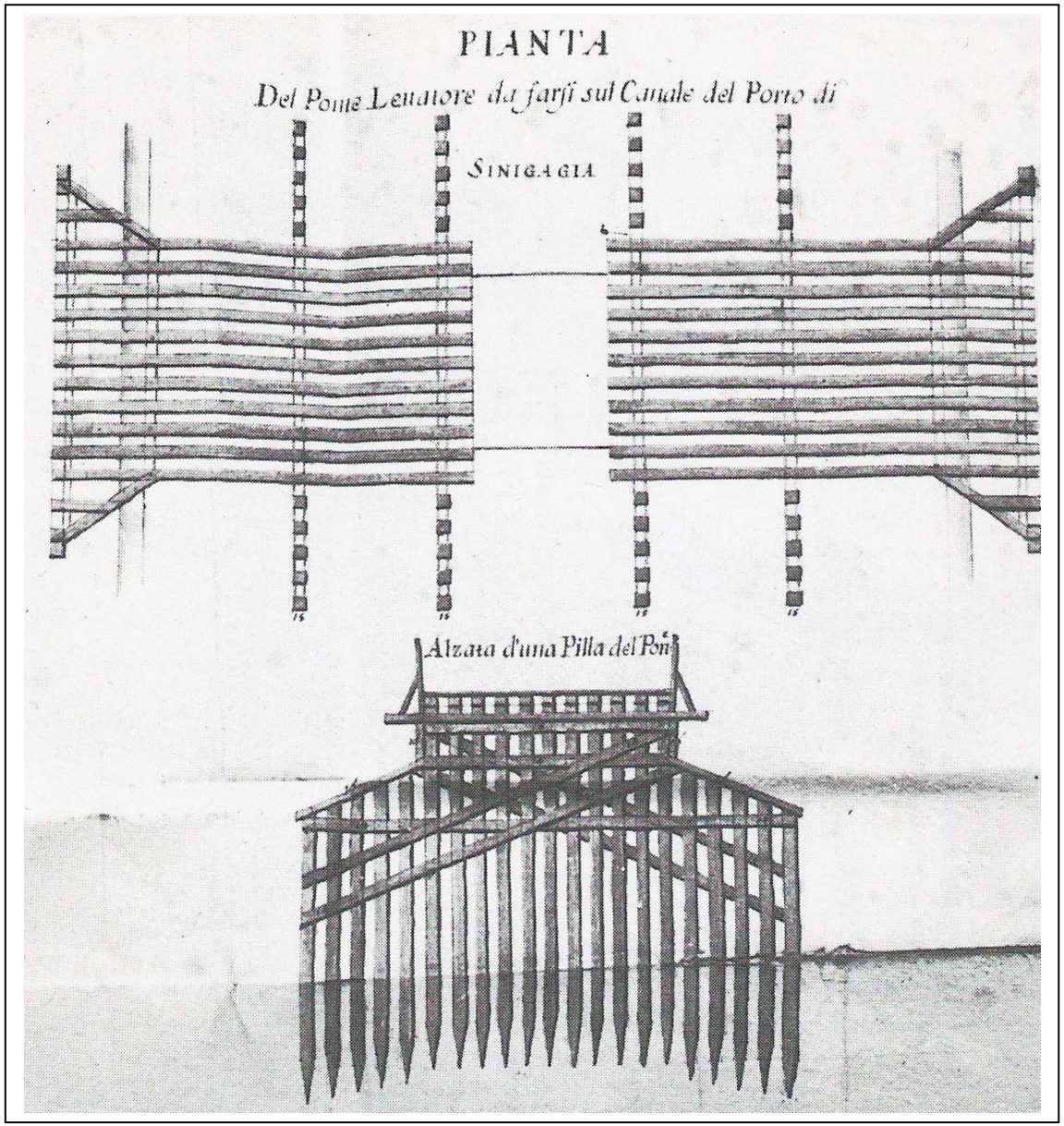
Ponte Levatoio di Legno

Il primo ponte levatoio su via Cattaro attraverso il quale era entrato in città il Valentino.. La facciata della chiesa è rivolta verso il mare.
Dalle mappe di Senigallia del 1264 e del 1450, notiamo che la cinta muraria è a sud del fiume e non prevede un ponte che lo attraversa. Questo ponte levatoio è disegnato nella mappa della città pentagonale del 1546. Soltanto con i Duchi della Rovere il Rione Porto viene protetto nella città fortezza.

Il Ponte del Corso



Ponte levatoio tra la Strada Maggiore (Corso 2 Giugno) e la Strada Grande (Via Carducci) del 1747.



Pianta e prospetto del ponte levatoio tra la Strada Maggiore (Corso 2 Giugno) e la Strada Grande (Via Carducci).

Ponte in legno

Foto del 1885. Il ponte era un attraversamento pedonale del fiume da sponda a sponda, non ancora contraffortata dagli argini. La Loggia del Rampone era un edificio tipico delle città sull'acqua. Questo ponte "del Corso" è sempre stato chiamato "'l pònt' del tàji", perché fu gettato nel punto nel quale furono tagliate le mura urbane nel XVIII secolo e si lasciò lo spazio tra il primo e il secondo porticato "delle logge" (Portici Ercolani).

In questo modo si volle creare la continuità dalla Strada Maggiore (Corso 2 Giugno) alla Strada Grande (Via Carducci) e da Porta Ancona a Porta Lambertina.

Ponte in ferro

La fotografia è di fine ‘800. Gli alti palazzi che qui si vedono vennero abbattuti e riedificati dopo il terremoto del 1930. Il canale non è stato ancora allargato. Quando ciò avverrà, nel 1910, **scomparirà anche la casa con il portico detta “Loggia del Rampone”**. Su questa grande strada, nel 1860, passarono i soldati subalpini, nel 1898 si scontrarono i popolani, in lotta per il carovita, con i soldati della Regia Cavalleria e nel 1910 cadde un luminoso meteorite grosso “come una palla da biliardo”.

In questa immagine, del 1898, il ponte in ferro e la via si presentano in terra battuta. Il luogo è animato da osterie con insegne e portoni di legno e tavoli all'aperto, la strada è percorsa da triccole. Il vecchio ponte è illuminato da lanterne ad acetilene.

Queste due immagini ci consentono di individuare la tipologia
e la densità del tessuto urbano nel Rione Porto (1895-96)

LibriSenzaCarta.it

Ponte in pietra

La Strada Granda con il nuovo ponte in pietra e l'alberata (che sarà distrutta durante la guerra 1940 – 1945 e ripiantata negli anni della ricostruzione); l'edificio in primo piano a destra è privo dell'appoggio sulla casa del Rampone; il fiume risulta ormai "sistemato"da Mederico Perilli, ingegnere, che lo allargò e lo arginò senza pietà, sottraendolo di fatto agli ormeggi dei battelli da carico e da pesca nel tratto urbano. Le alluvioni, sia pure meno frequenti, continuarono. Si avvicinava l'anno dello sconvolgente terremoto del 1930: il ponte allora resse benissimo ma non resse, quattordici anni più tardi, alle mine tedesche. (S. Anselmi 1987).

I lampioni a forma di pastorale annunciano l'aspetto trionfale della Porta barocca. E' stata studiata una continuità di materiali e di forme tra la balaustra del ponte e l'arco d'ingresso alla città.

Immagine del 1938. Dopo il terremoto del ’30, il corso, il lungofiume, il ponte fino alla porta sono asfaltati. In primo piano a destra i tavoli del caffè Pizzi, la fermata dell’omnibus Bucci, una balilla nera, uomini con la paglietta e, a sinistra della foto, una donna con un carrettino bianco dei gelati.

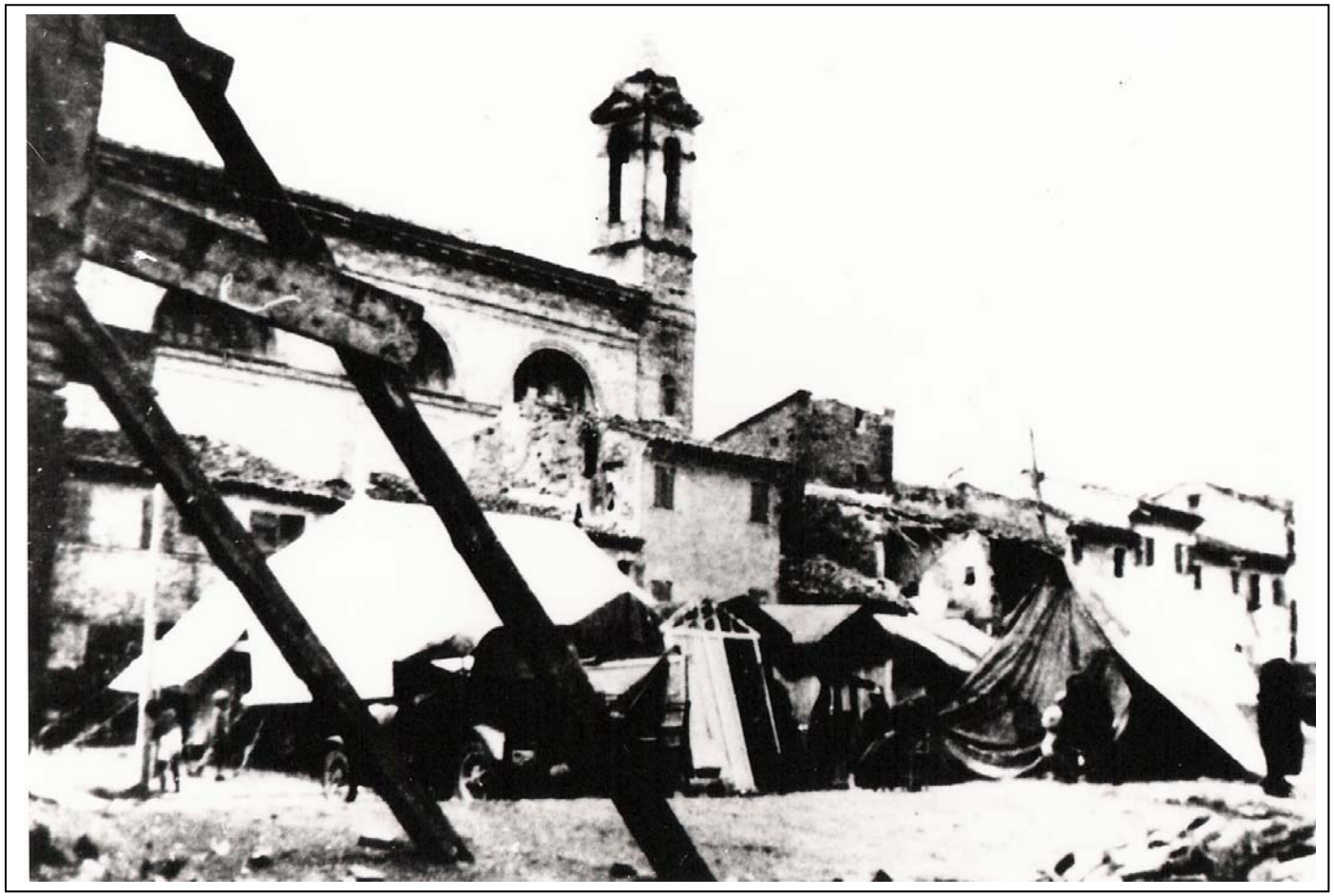
Immagine del 1940. Senigallia subiva l’esondazione del Misa anche con gli argini più alti

La Strada Grande durante l'alluvione del 1986 e
il Collegio Germanico durante l'alluvione del 1940.

Ponte in cemento armato

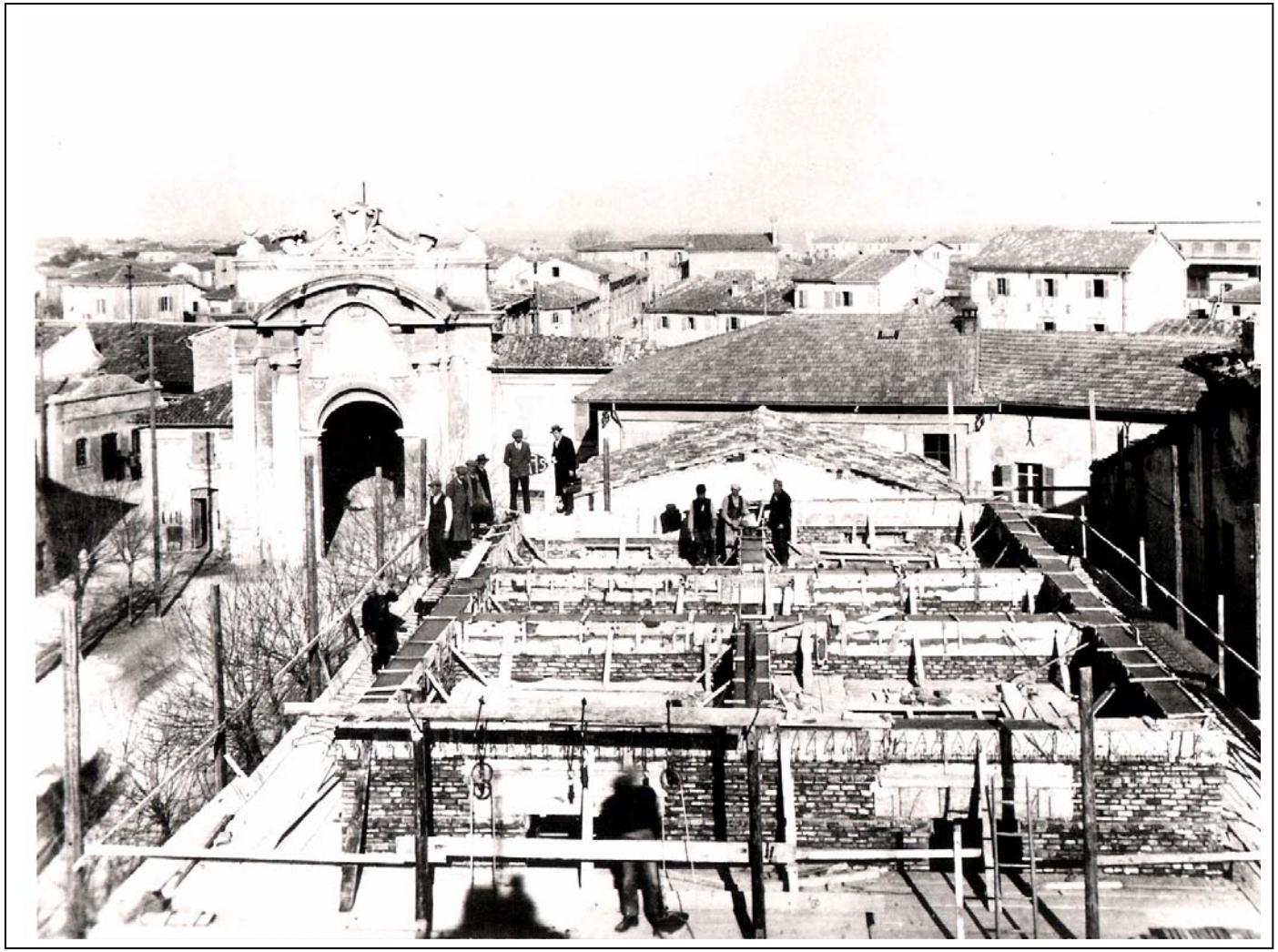
Opera del dopoguerra più modesta nella forma della balaustra e dei lampioni rispetto alla precedente in pietra d'Istria e con una funzione decisamente carrabile. Il ponte è stato così sopraelevato da impedire la visione della Porta Lambertina dal Corso. Il traffico automobilistico oggi è talmente intenso da costituire una barriera alla percorrenza pedonale, interrompendo la continuità percettiva tra la Strada Maggiore (Corso 2 Giugno) e la Strada Grande (Via Carducci), negando l'asse voluto dall'ampliazione del Settecento.

Il terremoto

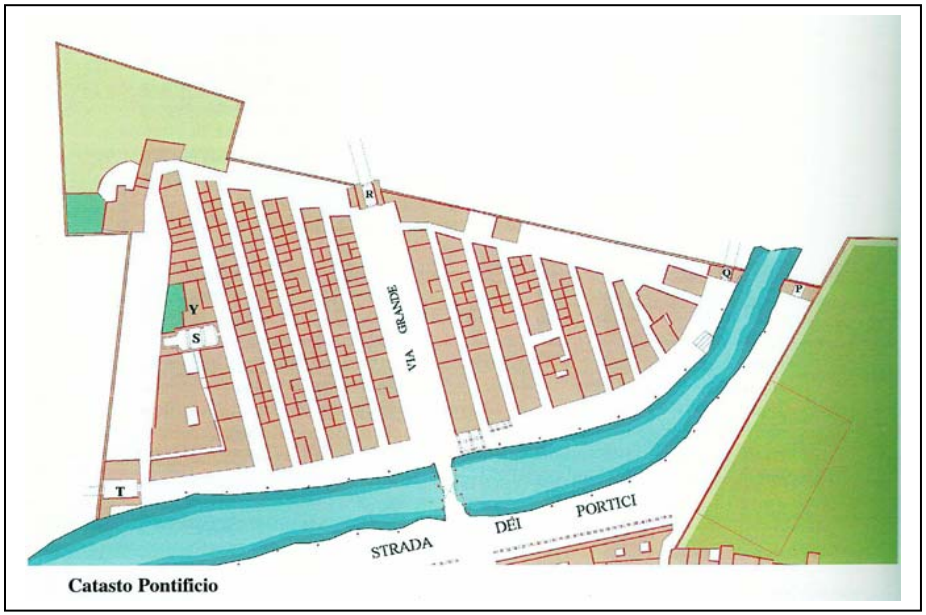


1930 – La chiesa del Rione di S. Maria del Ponte al Porto dopo il terremoto

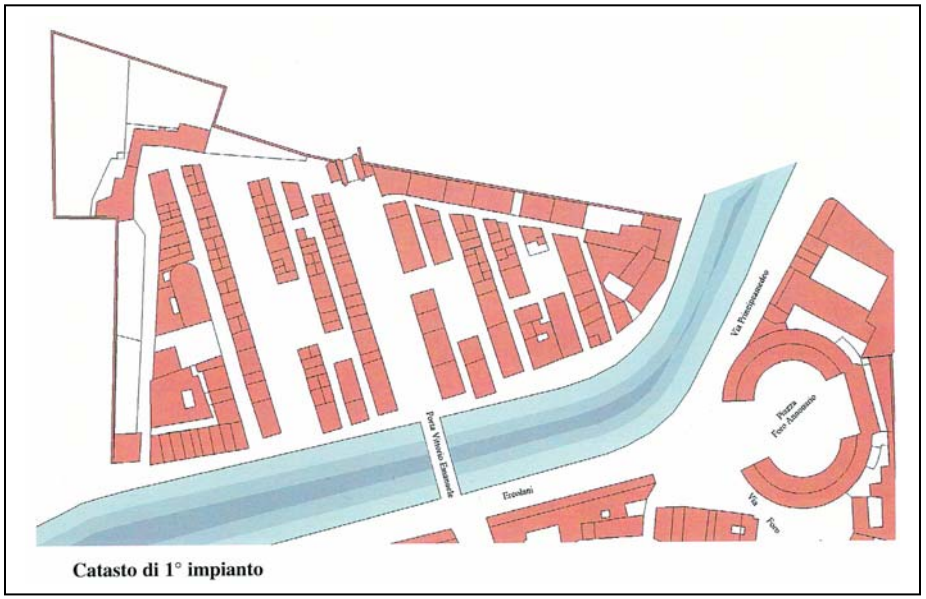
Foto del dopo terremoto del 1930: via Smirne e sullo sfondo il bottonificio di via Rodi.



1930. Ricostruzione delle case in via Carducci; sulla sinistra di Porta Lambertina si intravede la facciata del bottonificio, che diventerà il cinema-teatro Arena Italia.



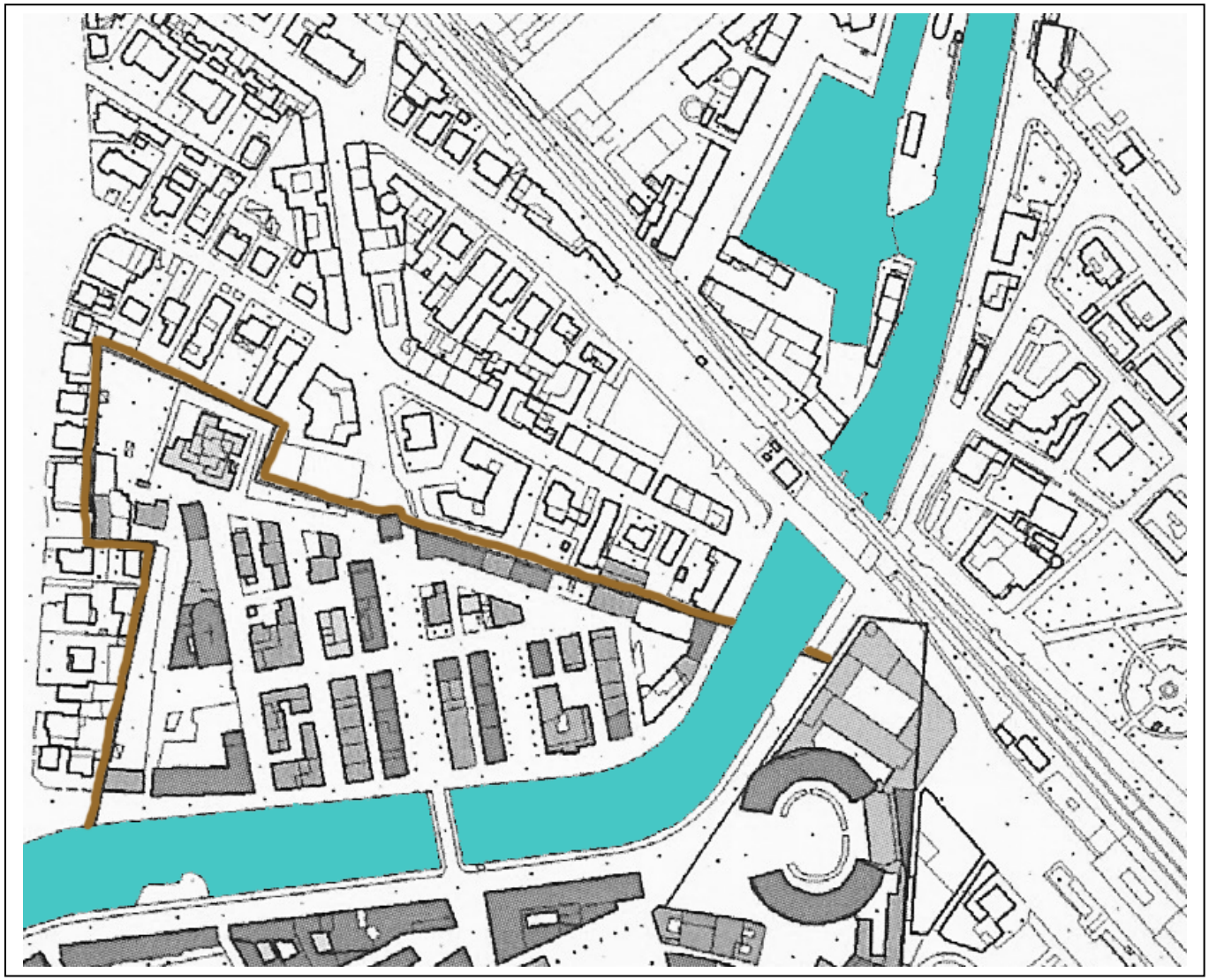
Mappa 1



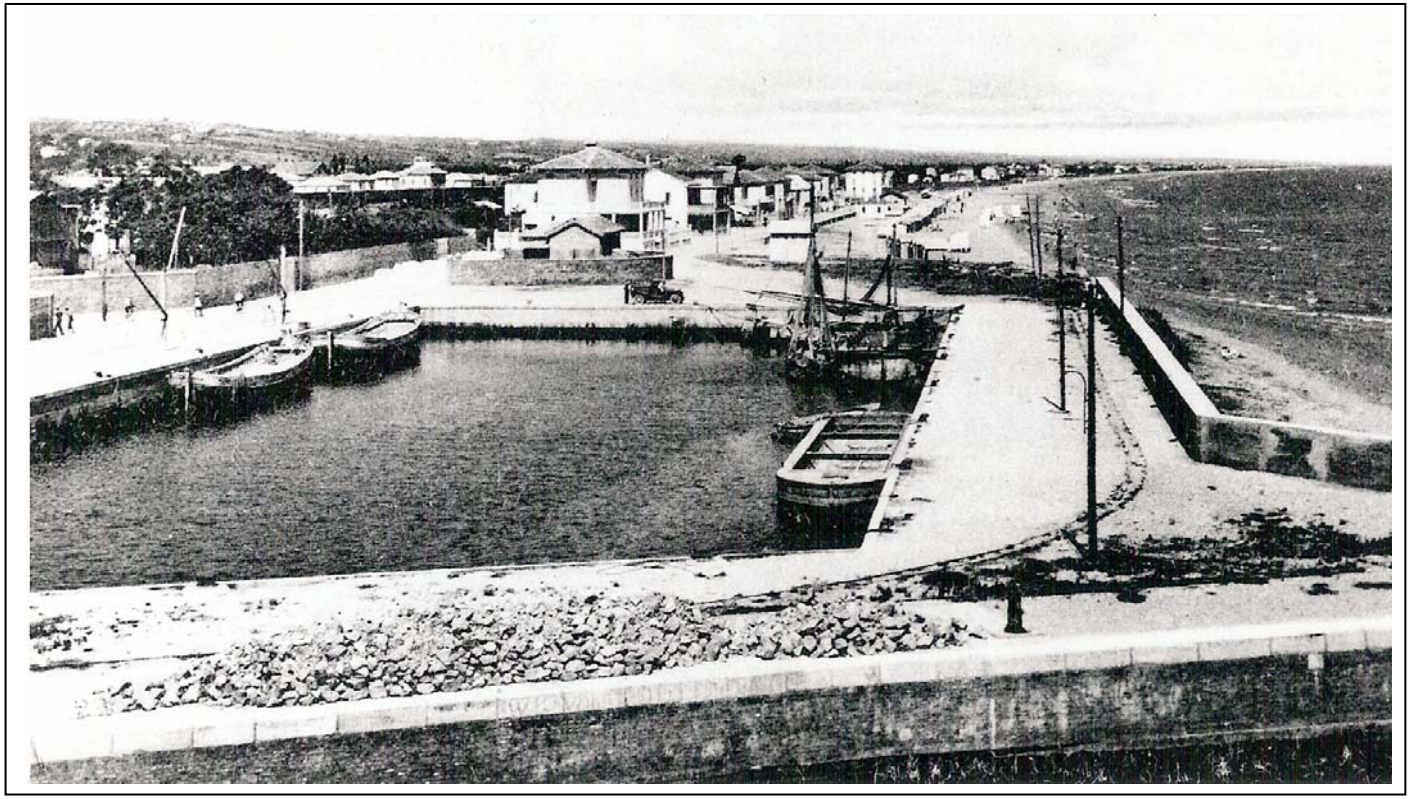
Mappa 2

Mappa 1: configurazione a stecca degli isolati nel Rione Porto dal XVI al XIX secolo
Mappa 2: configurazione attuale dopo terremoti e demolizioni che hanno frammentato il suo assetto urbano

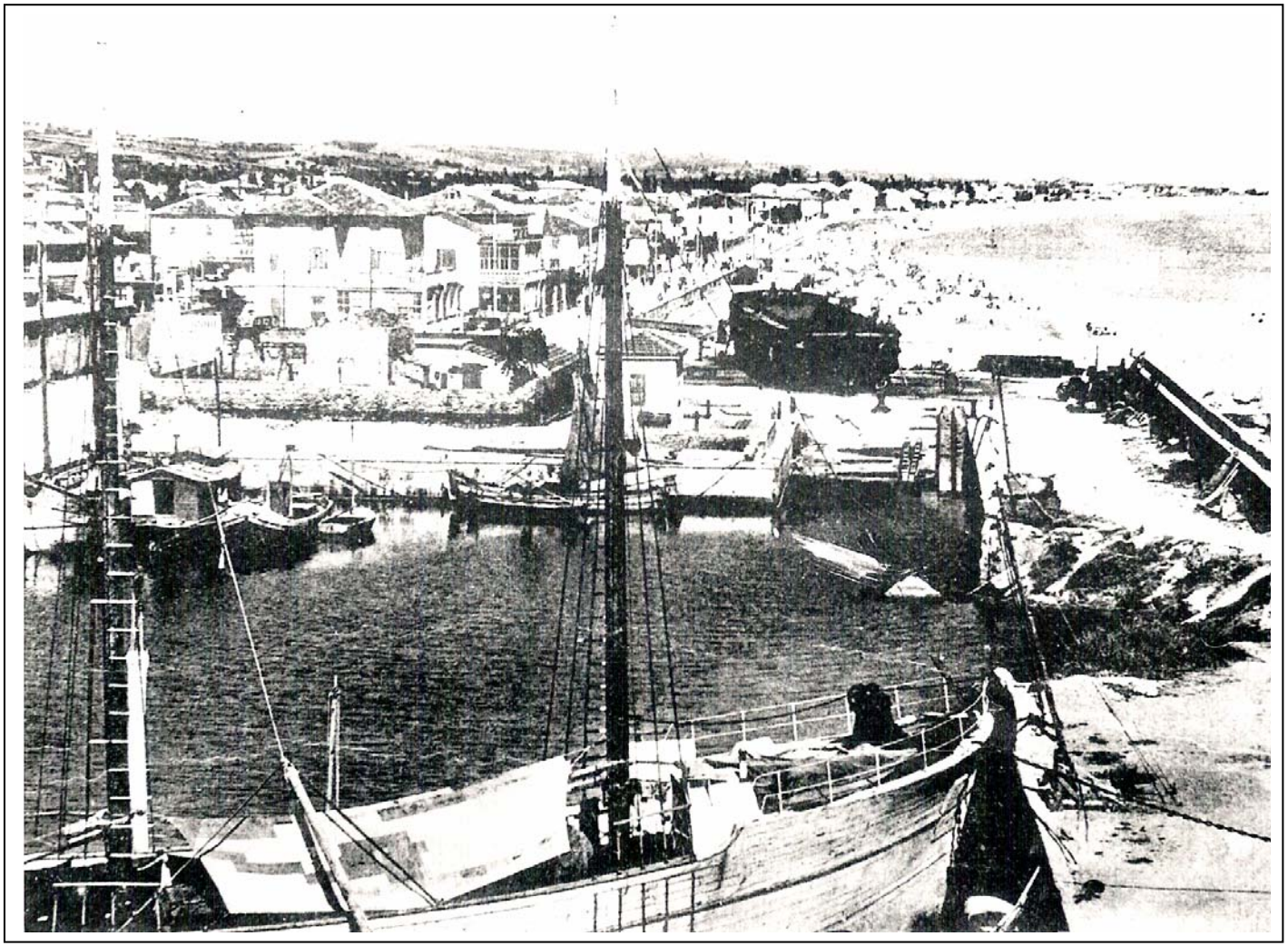
Il Rione dei Pescatori



La Darsena
La Piazza dello Squero viene cancellata dall'asse della Strada Statale e della Ferrovia.
Verso il Porto viene creata la Darsena per il ricovero dei pescherecci.
I magazzini si trasformano nelle abitazioni dei pescatori

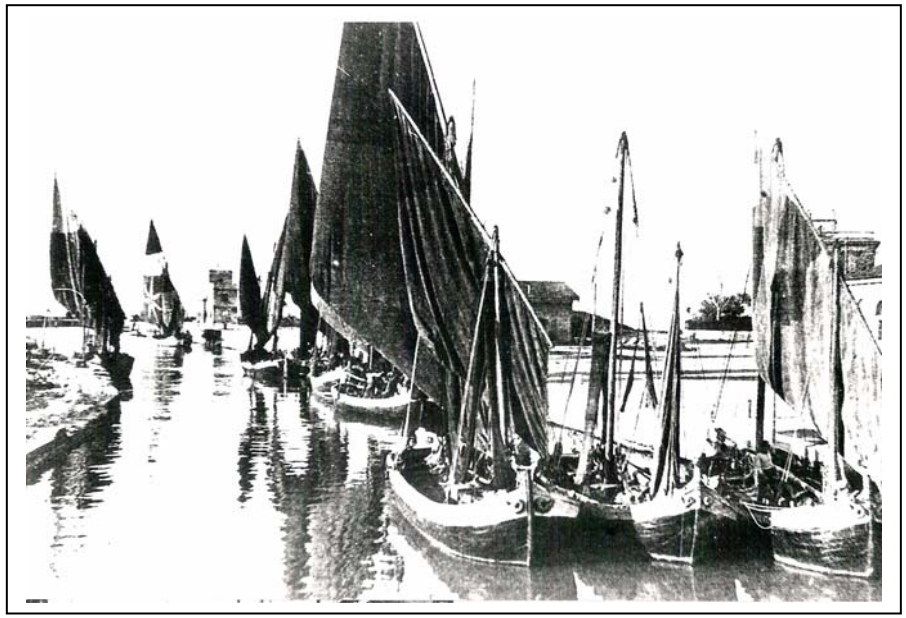


Nelle antiche mappe il Lazzaretto era posizionato sul lato sud del fiume, sulla spiaggia sotto il fortino. In questa immagine del 1919, un muro di recinzione delimita uno spazio destinato alla quarantena dei naviganti e al centro dello stesso si erge una piccola cappella. Questa struttura è un retaggio del passato. Ricordiamo che durante la Fiera Franca era necessario trattenere in questo luogo gli stranieri venuti da lontano per tutelarsi dal rischio di pestilenze.



In questa foto è evidente una voragine aperta da una mina tedesca della seconda guerra mondiale.
Il Lazzaretto è semidistrutto, si vede lo squero del Navalmeccanico con una grossa chiatta in riparazione.
Tra il Lazzaretto e la chiatta si nota la Pesa della Dogana.
La Piazza dello Squero viene spostata verso il mare, di seguito alla darsena, essendo irraggiungibile dalle imbarcazioni a causa dell'innalzamento degli argini del fiume e della costruzione dei ponti fissi della Strada Statale e della Ferrovia.

Il tipo di protezione dei pescherecci in sosta nella Darsena era una tela di canapa appoggiata a tetto, simile al sistema di ombreggiamento creato sulle bancarelle ambulanti o al tendato posto, in tempo di fiera, lungo il fiume.



Barchetti allineati anche in tripla fila fino al ponte della ferrovia. **Sulla prua dei barchetti, ma c'erano anche sui trabaccoli, gli "occhi". Essi risalgono ad una antichissima tradizione del Mediterraneo orientale.** Le barche, varate di poppa, dovevano vedere bene la terra di origine per riconoscerla sulla via del ritorno.

Il dock piccolo, pieno di imbarcazioni, prima della seconda guerra mondiale (1938?) è una selva di pennoni e di vele che dicono quanto fosse intensa l'attività peschereccia. Dopo il riposo forzato del periodo bellico, negli anni 1944 – 1950 sarà anche più intensa: si pescava di tutto con grande facilità. Con i "parangalli a riva" si prendevano anche baràccole, merluzzi e varòli. Poi le cose cambiarono e per molti fu la pesca dei proiettili lanciati a mare a migliaia di tonnellate dagli Alleati, che si disfecero così dei loro depositi piuttosto che riportarli in patria. I pescatori adottarono robuste reti con profondi "ramponi" che scavavano il fondale recuperando munizioni di ogni genere poi vendute ad Ancona per il reimpiego dei materiali. Qualcuno, in queste operazioni, perse la vita. Alcuni arricchirono. Questa pesca che dragava il fondo quasi arandolo, insegnò ad usare i "coltelli" da scavo per la pesca delle sogliole, che furono così decimate.

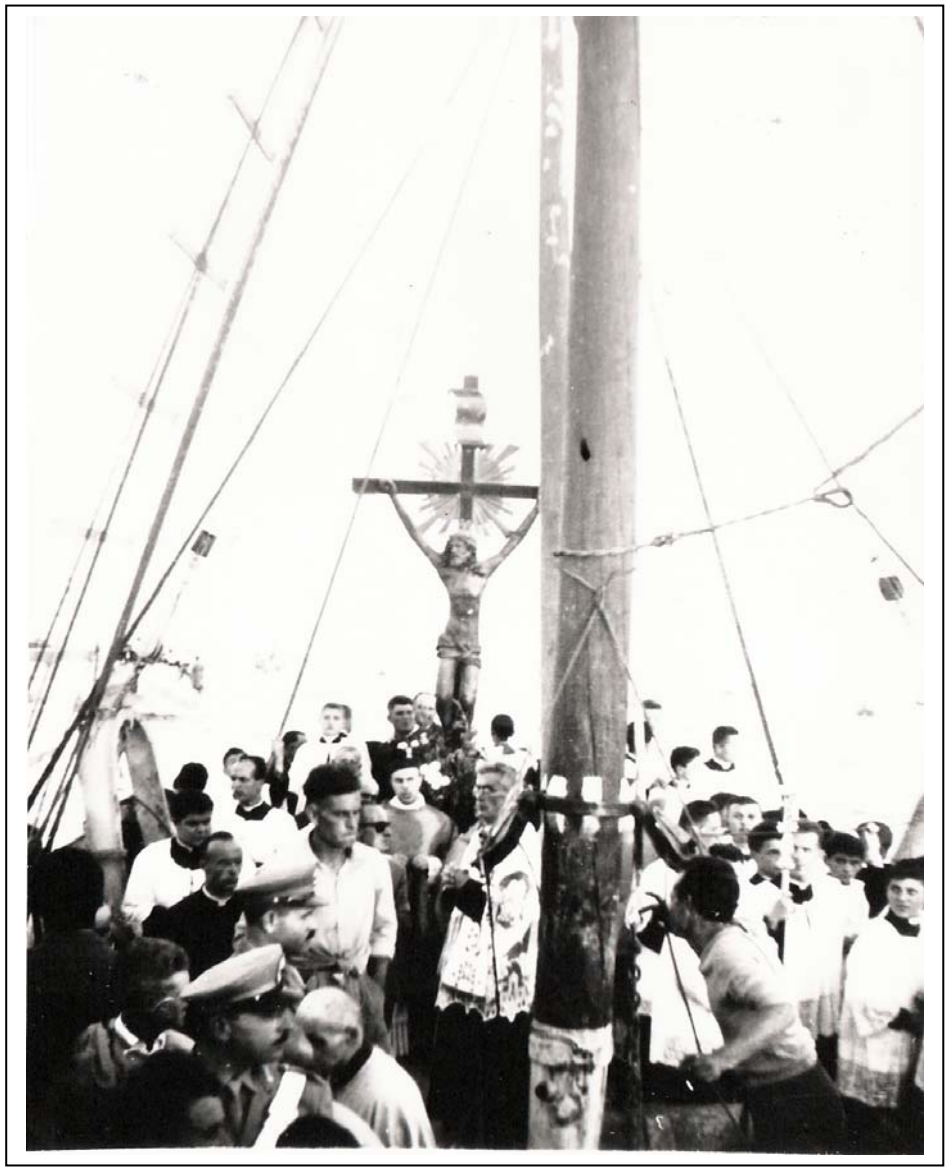
Gli uomini uscivano in mare a pescare, mentre le donne della famiglia vendevano il pesce nella grande pescheria del Foro Annonario.
Al rientro dei pescherecci, le donne aspettavano sulla punta del molo.
Era quasi una regata, una grande corsa per arrivare primo, perché, chi riusciva a vendere prima degli altri, poteva ricavare il guadagno più alto.

La lampara con le casse di pescato: sardoni, sardelle e saraghine. Tutto pesce azzurro. La barca è in porto e a bordo non c'è quasi più spazio per il pesce. Fu un'attività di breve durata: il mercato non riusciva ad assorbire a prezzi remunerativi le migliaia di cassette di pesce che solo a Senigallia si pescavano. Così crollarono i prezzi. In questa situazione fu impossibile agli armatori – paròn far fronte alle spese di equipaggi numerosi come quelli richiesti dalle grosse lampare (foto del 1950).

L’antica trattoria “da Magnon” in via Rodi (foto del 1958).

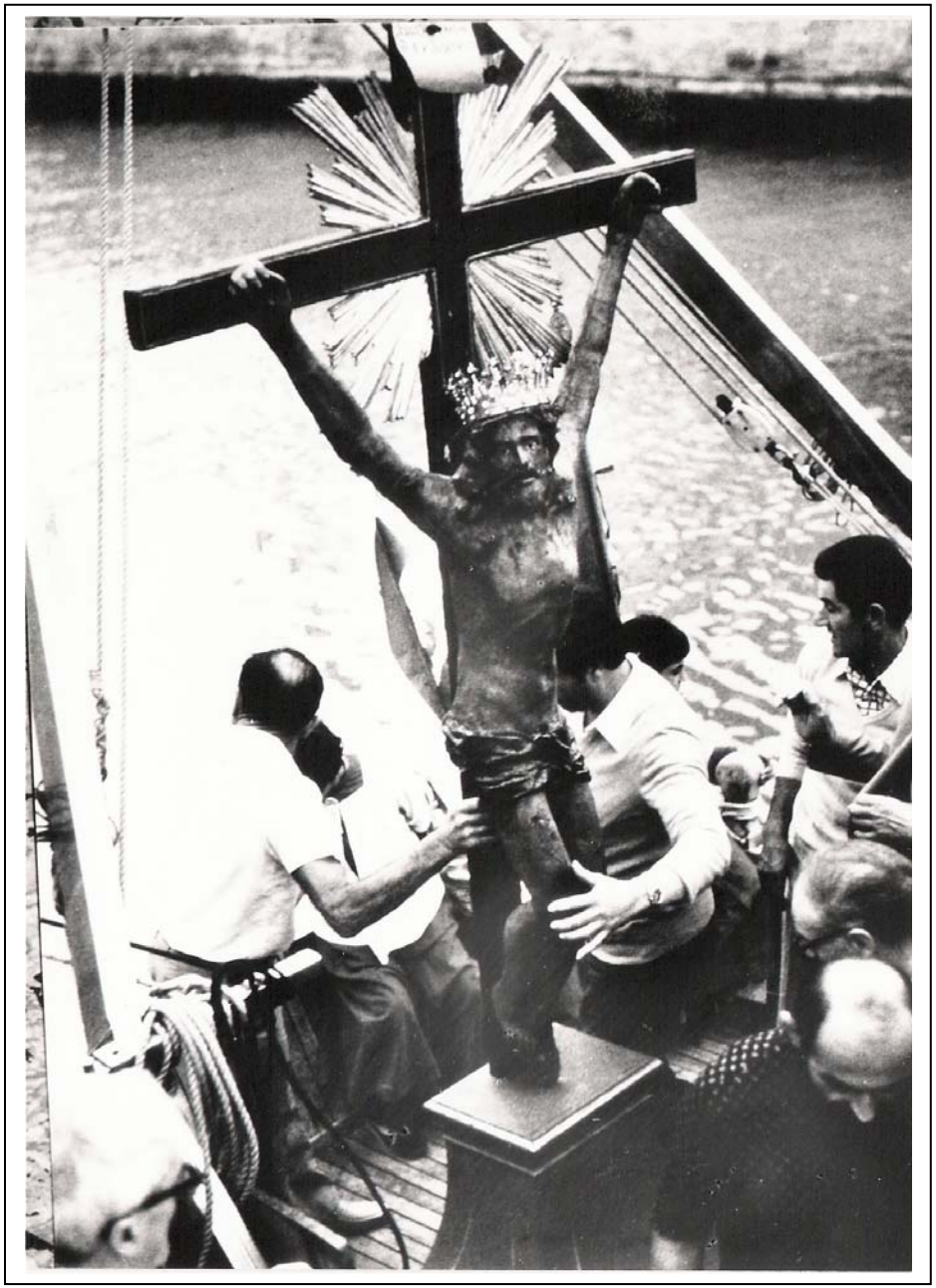
I riti di un rione di pescatori

"La Madonna della Speranza" venerata nella chiesa del Duomo (foto del 1980)



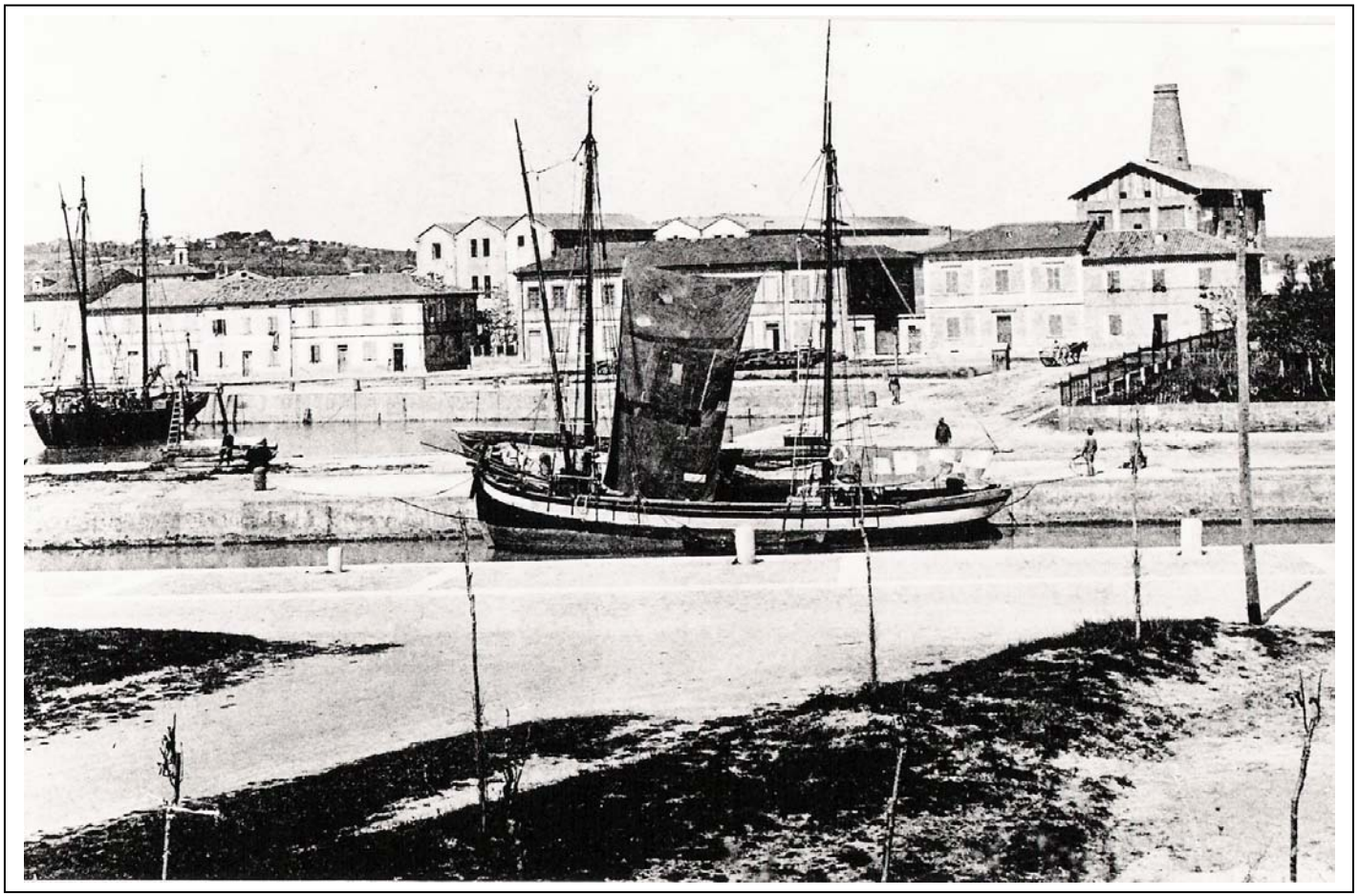
Processione in mare del S.S. Crocifisso della Chiesa di Santa Maria del Ponte
(foto del 1952).

LibriSenzaCarta.it

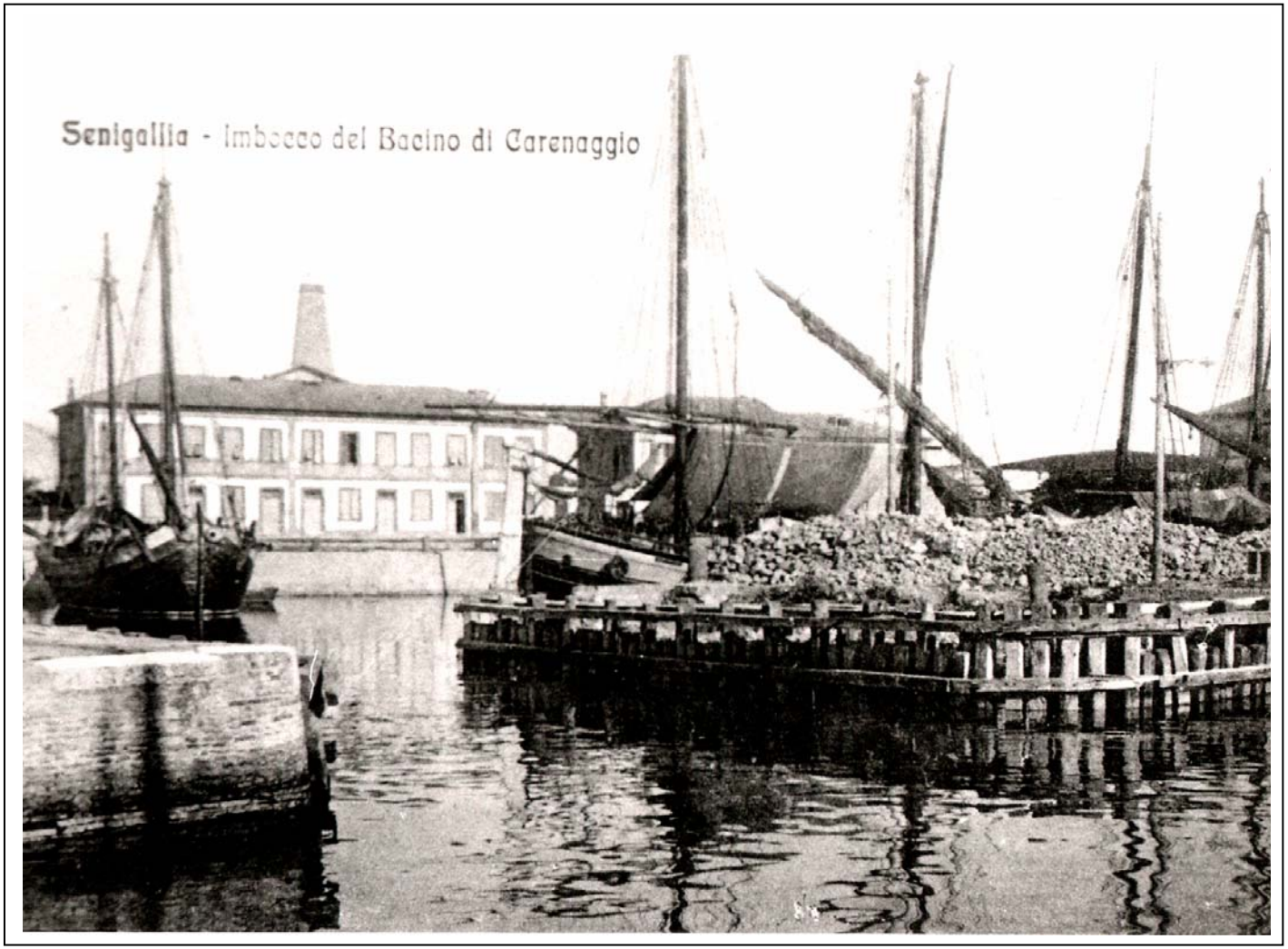


1952 - Il S.S. Crocifisso della Chiesa di Santa Maria del Ponte scende in mare tra i pescatori

L'industria senigalliese legata al porto



1909 - Banchina di carenaggio e fabbrica di cementi denominata "Adria – Portland"



1908 - Imbocco del bacino di carenaggio con, in primo piano, deposito di marna per il cementificio.

1932 – Il cancello d'ingresso del Cantiere Escavazione Porti del Ministero dei Lavori Pubblici di Senigallia

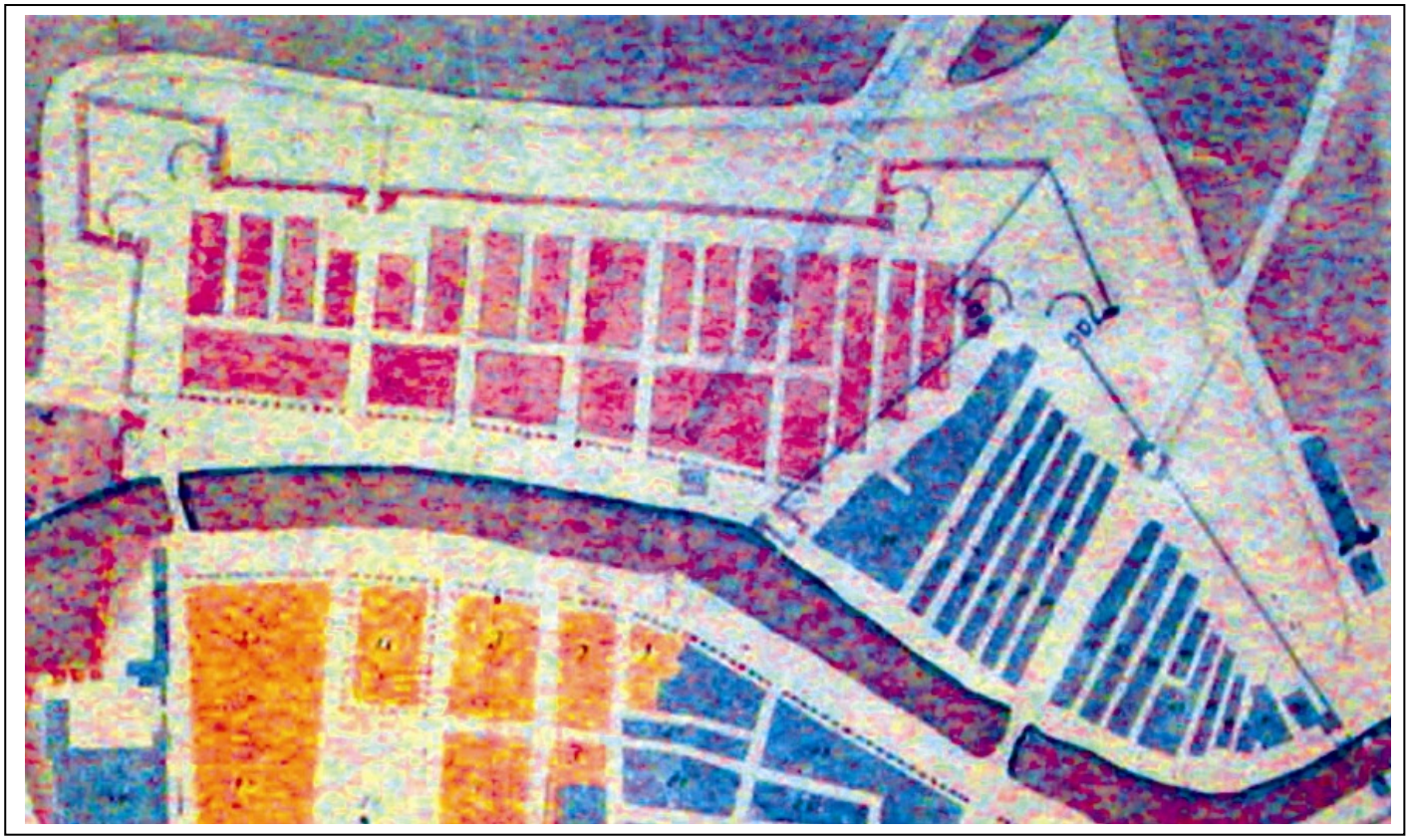
1950 – Inaugurazione del rimorchiatore "Ancona" .Cantiere Escavazione Porti – Ministero LL.PP.

Nella foto del 1952 vediamo che nel recinto dell'antico Lazzaretto è stata costruita una palazzina che verrà sostituita dall' holtel La Vela. Dietro la fabbrica Italcementi.

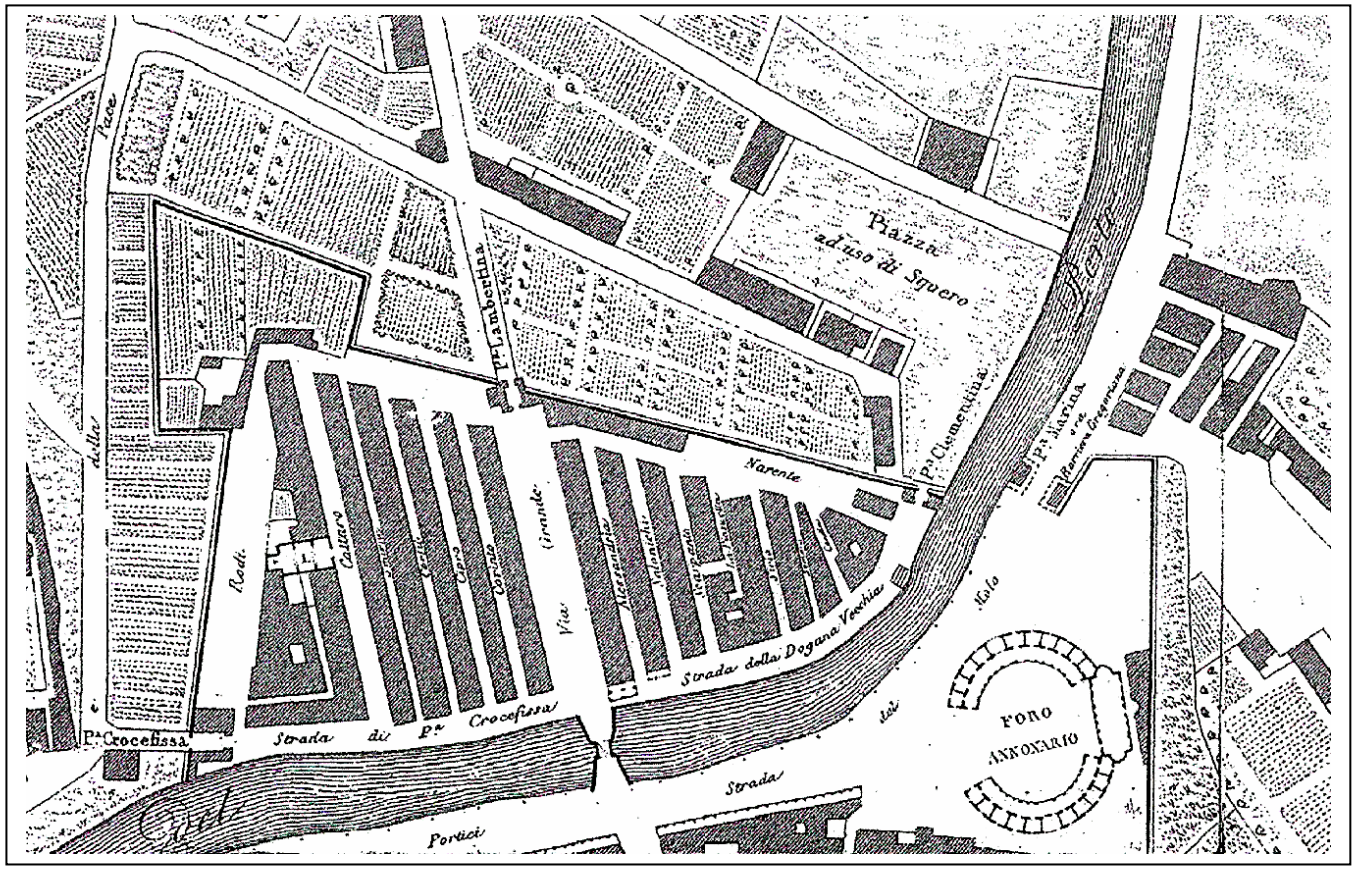
Il restauro urbano del Rione Porto

Nel disegno dell'ampliamento settecentesco era stato progettato il suo raddoppio quasi a riformare il pentagono della cittadella roveresca. Mentre per la parte a sud del Misa questo ampliamento è stato realizzato (parte in giallo nella mappa), per il quartiere porto, il suo raddoppio non è stato posto in essere (parte in rosa nella mappa), mentre le opere eseguite sono state unicamente:

- il proseguimento della Strada Maggiore oltre il canale con l'abbattimento di undici case nel quartiere porto detto dei Mulattieri, della Loggia delle Erbe, del lavatoio e di sette casini posti sulla riva destra.
- taglio della cortina di nord-ovest delle mura urbiche in corrispondenza della Strada Grande, con la costruzione di Porta Lambertina.



Nei primi anni del Novecento fu fatto un progetto, non realizzato, con un insieme di palazzi che, per quanto destinati all'edilizia pubblica, dovevano competere con i Portici Ercolani di fronte.
Il terremoto colpì duramente le modeste case di questa parte della città murata. La ristrutturazione fu violenta, l'orditura sconvolta. Il diradamento delle costruzioni e l'addensamento lungo le mura esterne di fabbriche e fabbrichette, possono riassumersi nel diverso orientamento assunto dalla chiesa di Santa Maria del Ponte al Porto.



Mappa Pio IX . In essa è leggibile l'assetto urbano originale di questo brano di città.

La facciata che guardava ad est (come la maggioranza delle altre chiese) nella nuova costruzione che occupa parte dell'ex Collegio Germanico, parzialmente abbattuto e trasformato in appartamenti. **La parte rimasta del Collegio Germanico**, quella che prospetta sul Misa, pur fortemente degradata, **rappresenta la storia di questo quartiere**.

Mappa del Catasto moderno, in cui si vede la frantumazione del tessuto urbano originario.

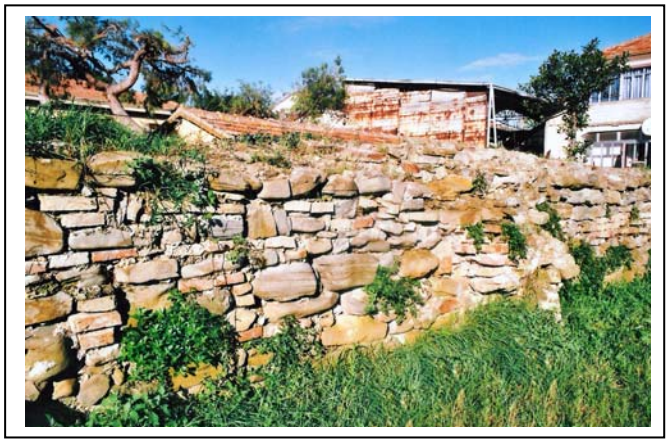
I numeri in pianta si riferiscono alle foto riportate nelle pagini seguenti.
Il Baluardo del Porto o di San Giovanni è stato privatizzato dai condomini, le mura non sono più leggibili, sia all'interno che all'esterno (vedi foto da 1 a 14). Porta Lambertina è diventata un monumentale, barocco, spartitraffico. Le mura e le case, che erano state costruite a ridosso della porta stessa secondo un disegno preciso, tale da conferire alla Strada Grande il ruolo quasi di piazza, sono state abbattute per consentire lo smistamento delle auto. **Il quartiere del porto non sembra più appartenere non solo alla città murata, ma anche e soprattutto alla storia e alla cultura di Senigallia.**

Stato attuale delle mura roveresche nel Rione Porto

Riferimento vista **1**

Riferimento vista **2**

Riferimento vista **3**



Particolare vista **3**

Riferimento vista **4**

Riferimento vista **4**

Riferimento vista **5**

Riferimento vista **6**

Riferimento vista **7**

Riferimento vista **8**

Riferimento vista **9**

Riferimento vista **10**

Riferimento vista **11**

Riferimento vista **11**

Riferimento vista **11**

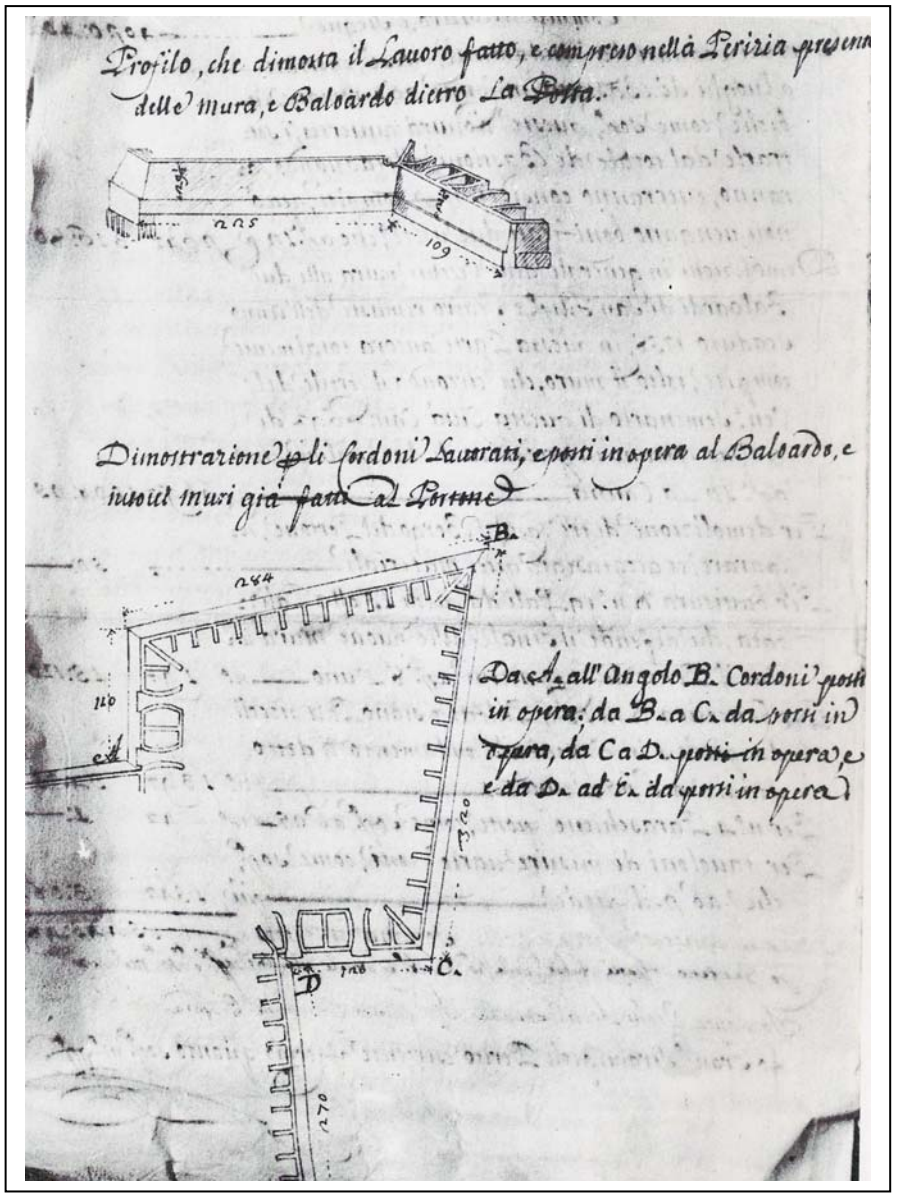
Riferimento vista **11**

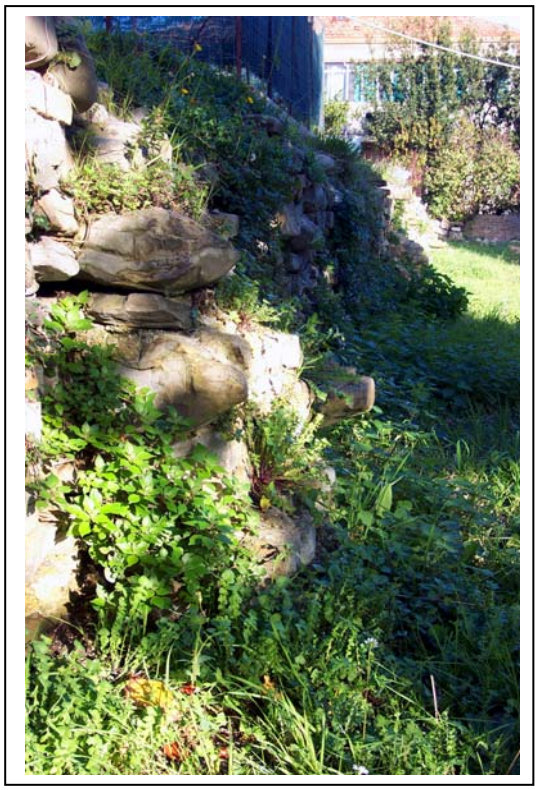
Riferimento vista **12**

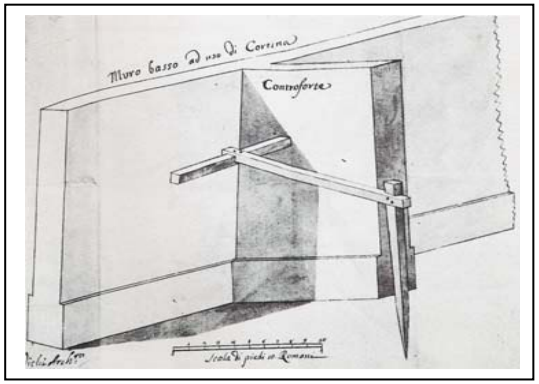
Dettaglio vista **12**

Riferimento vista **13**

Riferimento vista **14**







Contrafforti interni dei baluardi e delle mura della città. Particolare in foto e in disegno

Occorre salvaguardare le mura, avviando una politica tesa a rendere leggibile, all'interno come all'esterno, il perimetro murario prevedendo una fascia sottile di verde di rispetto.
Si dovrebbe procedere con la massima cura e attenzione progettuale al recupero dei vuoti, frutto di sventramenti e abbattimenti. Imponendo, là dove sarà possibile, ovvero come contropartita ad un modesto aumento volumetrico, il rifacimento delle facciate, per lo meno di quelle che maggiormente alterano il carattere della città murata.
Si interromperebbe così il processo in atto, tanto omologante con l'aggregato periferico.

Progetto di restauro e ripristino del Rione Porto nella città murata di Pier Luigi Cervellati e Pierluigi Floris.

In rosso sono indicate le ricostruzioni dei volumi mancanti per ripristinare l'antico tessuto urbano.

Il recupero della storicità è un'operazione rivoluzionaria

In anni ormai lontanissimi, con la " Carta d'Atene" elaborata da Le Courbusier nel 1933, si iniziò ad operare per il ripristino dei centri storici, estendendo a tutto il tessuto edilizio del passato il principio del restauro conservativo, fino ad allora applicato a qualche edificio, battezzato "monumento". Prima si diceva che " il centro doveva essere trasformato per riuscire a manifestare le esigenze del nostro tempo", che non poteva essere "imbalsamato": doveva quindi diventare un campionario di città moderna, più o meno a immagine e somiglianza della periferia.
Si sostennero tre argomentazioni:

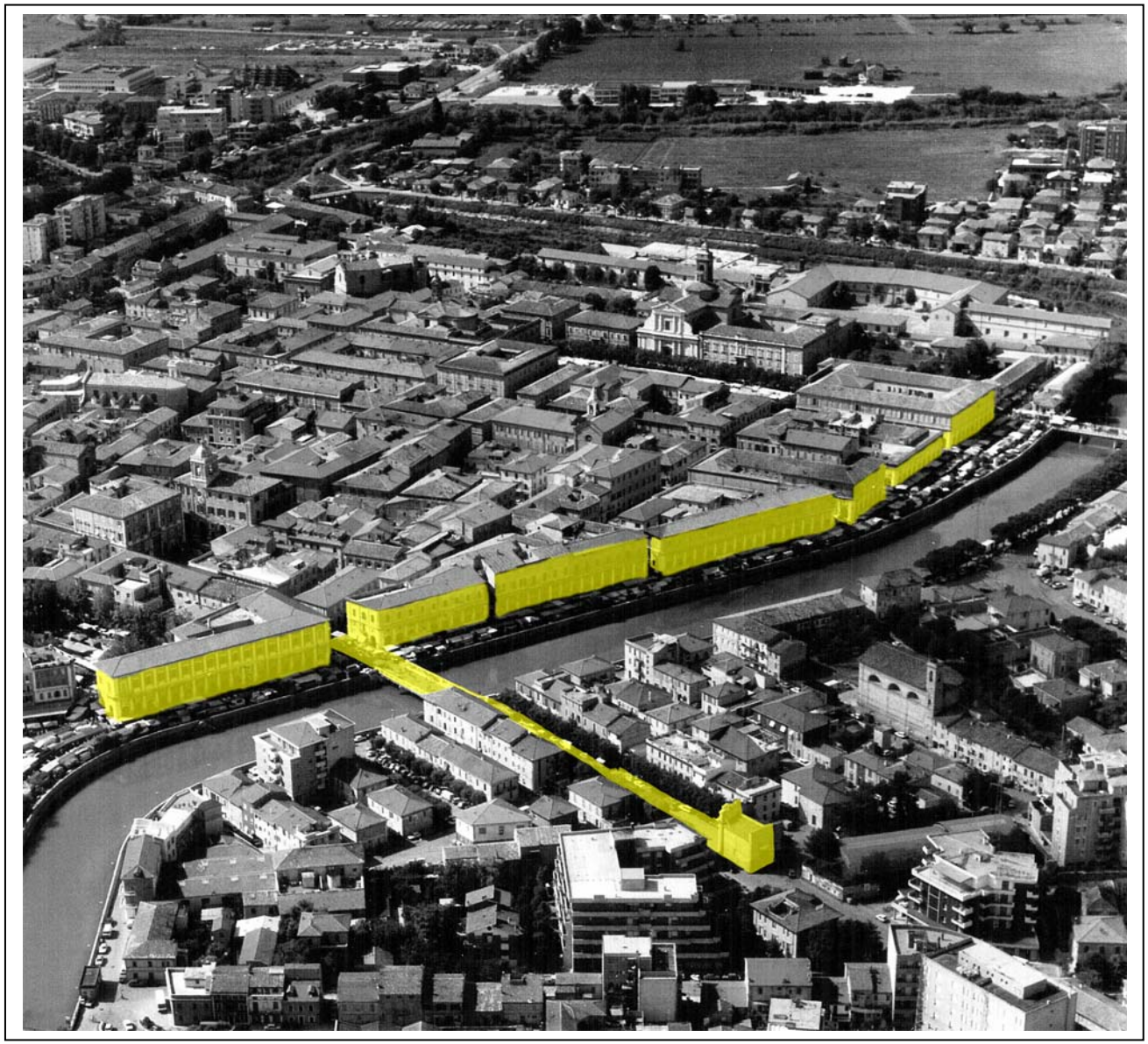
1. che il centro antico doveva essere conservato globalmente nella forma, nella struttura, nei materiali costruttivi e che l'architettura contemporanea (fatta di cemento, ferro e vetro) non poteva più sostituire quella antica (di pietra, legno, mattoni e coppi) perché il centro era una zona unitaria, ormai consolidata: era un **unico monumento.**
2. si faceva ricorso ai fatti sociali: non era giusta l'espulsione delle classi sociali meno abbienti dal centro per far posto alle banche, agli uffici e agli appartamenti di lusso.
3. si dimostrò come, a conti fatti, il ripristino del patrimonio edilizio fosse meno costoso della nuova espansione.

Fu così che dopo i Piani di Gubbio e di Assisi, redatti sul finire degli anni '50 da Giovanni Astengo e, in seguito, il Piano per il centro storico di Bologna, di Pier Luigi Cervellati del 1969–1973, si diffuse nel Bel Paese il principio del recupero. Gli innovatori che, pur di realizzare nuovi interventi "moderni", avevano sacrificato storia e paesaggio, sembravano definitivamente convinti della necessità del ripristino, che fu male interpretato: sventramento degli edifici e cambio di destinazione d'uso. Secondo alcuni storici come Leonardo Benevolo, il riconoscimento della *storicità* e quindi dell'intrinseco *valore* di molte parti del territorio nazionale, rappresentò l'unico contributo offerto dall'Italia al dibattito sull'urbanistica contemporanea. Ci fu una posizione forte dell'Unesco e vennero approvate leggi sul restauro dei centri storici in tutta Europa. Dopo tante polemiche, dagli anni '80 in poi, il termine "centro storico" diventò di uso comune; il ripristino dell'assetto originario non fu più definito "falso storico", "pericolosa menzogna"; il restauro, prima omologato alla "triste opera dei necrofori imbalsamatori", non fece più paura: furono gli stessi imprenditori economici, un tempo fermi oppositori, tenaci assertori che il recupero avrebbe compromesso la "vita" e la "vitalità dei centri storici", a sostenerlo e a sponsorizzarlo (vedi Fiat che sponsorizzò il restauro – per quanto discutibile – di Palazzo Grassi a Venezia nel 1986).

Si maturò un orientamento assai positivo verso il recupero in tutta Europa. Vivissima permane l'attenzione per la storia, "l'antico" appunto come novità. Esplode l'*analisi urbana*, ma si ferma soltanto a recuperare la *tipologia* e si sottrae alle regole più vincolanti della **restituzione** dettata dalle leggi in materia.
La voglia di riappropriarsi del centro storico nasce dalla consapevolezza che questo luogo si rivela più adatto di quelli forniti dal mito della città contemporanea, ad essere il palcoscenico di uno stile di vita che trova nella moda casual, nel riciclaggio continuo del consumismo, nel travestimento e nella festa, i suoi momenti liberatori. C'è la scoperta che si può vivere meglio la propria contemporaneità in quartieri urbani più attraenti, unici, generati da situazioni storiche ben diverse dal presente. Si scopre che il rapporto tra spazio e funzione non è biunivoco. Si scopre che è più gradevole mangiare in una vecchia osteria o nella sala di un antico castello piuttosto che in un ristorante minimalista, studiato per offrire tutti i vantaggi del confort d'avanguardia.
L'universo semantico della vecchia città è incomparabilmente più ricco ed articolato di quello della città nuova. Adesso, però, con la scusa-alibi del *recupero*, il centro, per continuare ad essere economicamente valido, pare che debba concentrare auto e boutiques, pizzerie e jeanserie, ed essere sempre più simile ad uno shopping center. Il ripristino del centro storico continua ad essere paragonato ad un'opera rinunciataria, ad un intervento repressivo della fantasia progettuale e lesivo dello sviluppo economico, sociale, culturale. E pensare che si era persino ipotizzato, fin dai lontani anni sessanta, un recupero esteso a tutto il territorio nella logica sequenza: dal monumento singolo al centro storico come monumento unico e da quest'ultimo a tutto l'ambiente naturale. Riteniamo infatti che la campagna che ci circonda sia il più bel parco che noi possediamo. Il territorio agricolo, che chiamiamo campagna, è denso di segni antropici pari a quelli di un centro storico, perché molto spesso sono suoi prolungamenti, e qualsiasi intervento si faccia è peggiorativo.
Il recupero inteso come *conservazione*, *mantenimento* e *risanamento* di ciò che esiste, se correttamente applicato e costantemente perseguito, è in realtà operazione troppo rivoluzionaria, meglio, molto meglio continuare a pensare e a realizzare Disneyland. Solo così si avrà un luogo emblematico, dove lo sfruttamento è garantito e dove finalmente ci saranno progetti fantasia. Sull'altare della "modernità" e della "autenticità" abbiamo inneggiato alla "creatività", uccidendo palazzi storici e ambiente naturale. **Abbiamo rinunciato – per evitare il "falso" specie se è "storico" – a leggere e conoscere le antiche tecniche costruttive, le tipologie locali, i materiali del luogo (che invecchiano bene perché sono parte della terra in cui sono stati cavati), la filologia degli edifici, evitando di imparare una tecnica, quella del restauro, che si può applicare non solo alla pittura e alla scultura, ma anche all'architettura e all'urbanistica. Anche al territorio nel suo insieme. Si è perduto il collegamento tra luoghi e progetti.**
L'architettura non è trasferibile a piacere (da Bilbao a Senigallia o da Londra a Marzocca) non è pensata per qualunque luogo neutro, ma si insedia in un contesto ben caratterizzato, al quale è indissolubilmente legata e con il quale viene percepita e vissuta.

Riqualificazione della Strada Grande
(dedicata a Giosuè Carducci)

Nel 1885 Porta Lambertina non si presentava isolata come un arco di trionfo, ma era incastonata nelle mura roveresche. Di fronte ad essa un largo piazzale, dava respiro alla sua facciata e permetteva di vedere questo fondale scenografico fin dall'inizio della Strada Maggiore. Venendo da Fano a Senigallia, superato questo ingresso alla città, si apriva la visione della lunga teoria di archi parallela al fiume navigabile. Questo luogo spazioso và ridonato alla città, con le misure di allora, per rendere più teatrale la facciata di Porta Fano.



Nella Ampliazione del 1747, i Portici Ercolani, la costruzione del nuovo ponte e il proseguimento della Strada Maggiore oltre il fiume nella Strada Grande, fino a Porta Lambertina, sono opere di un unico progetto, nella foto evidenziate con il colore giallo.

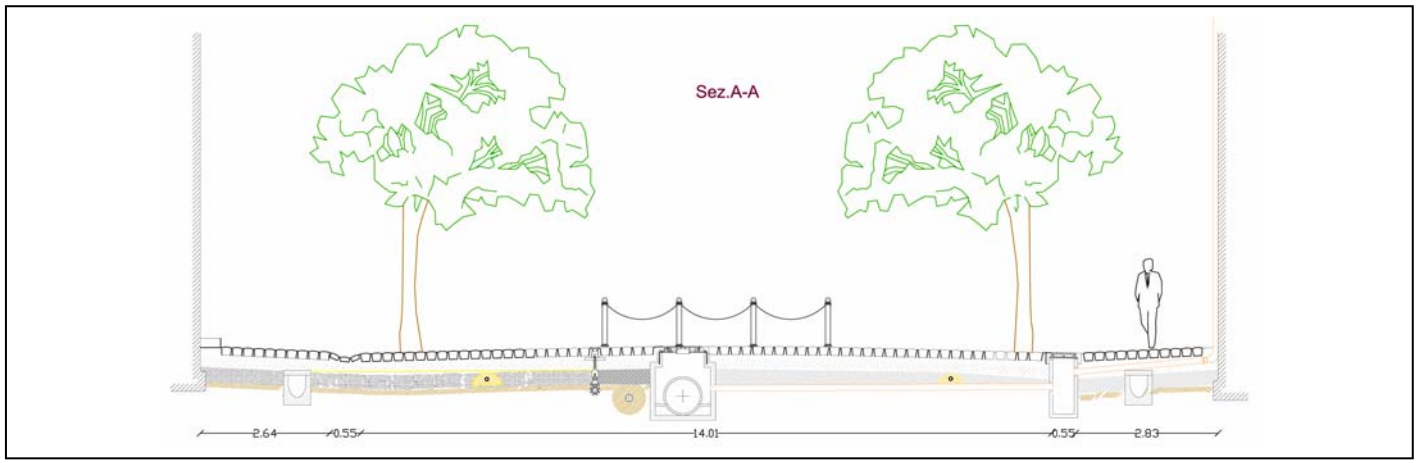
2005-Riqualificazione della Strada Grande

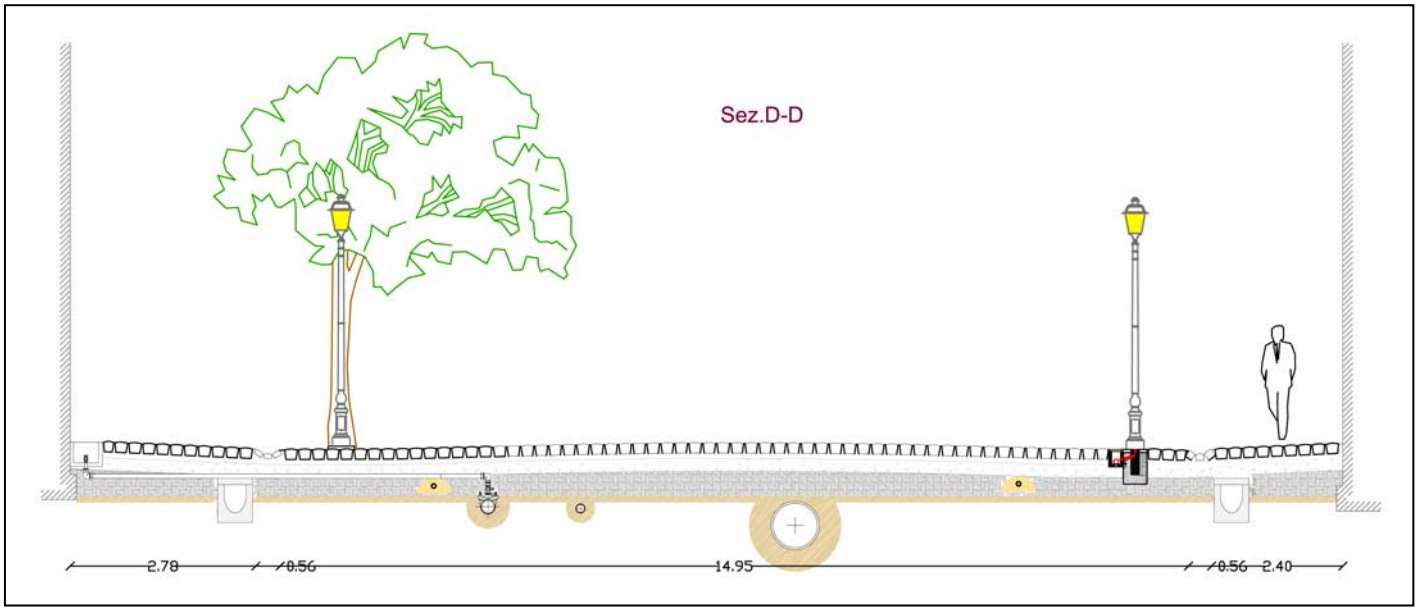
Assessore alla Qualità Urbana, Frazioni e Lavori Pubblici Maurizio Mangialardi

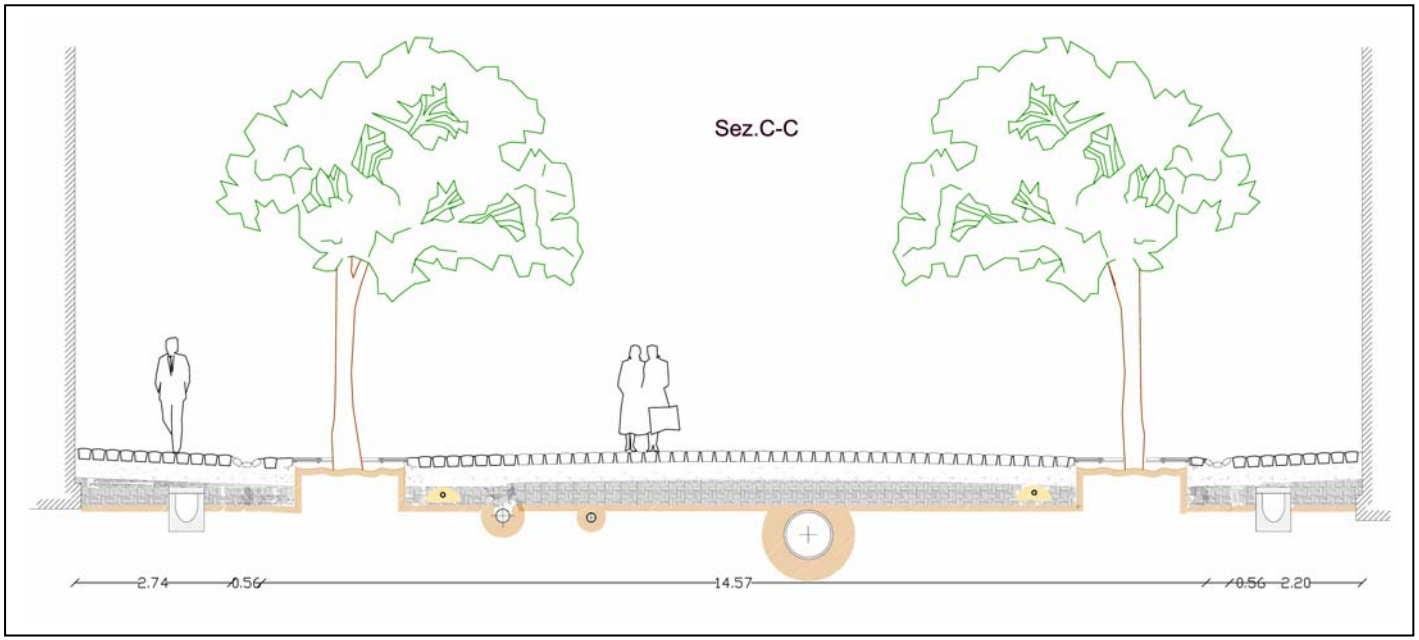
Ufficio progettazione dei Lavori Pubblici

Responsabile del procedimento Ing. Fabrizio Formentini

L'intervento di restauro della Strada Grande, attuale via G.Carducci, con la pavimentazione nel tipico selciato marchigiano, ha come fine quello di ripristinare l'unitarietà di questo luogo e di ridonare la possibilità di passeggiare e sedersi a parlare.




Sez.D-D
2.78
0.56
14.95
0.56
2.40

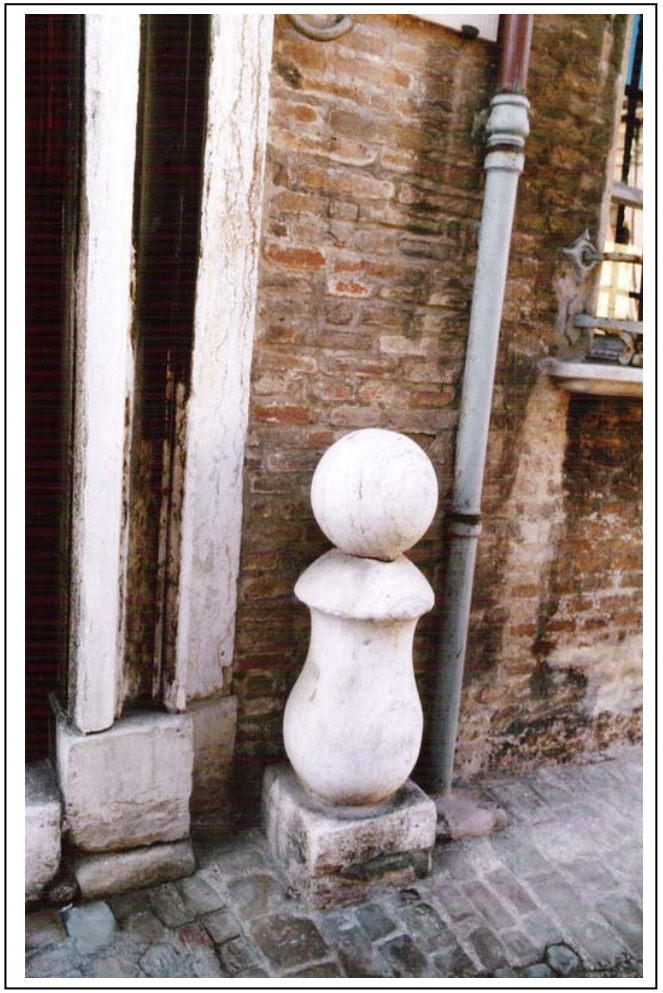

Sez.C-C
2.74
0.56
14.57
0.56
2.20

2005. Immagini durante i lavori di pavimentazione in selciato

Studio dei materiali nel centro storico

Ogni centro storico si caratterizza attraverso i materiali locali impiegati e i metodi costruttivi. E' difficile scindere il paesaggio dall'architettura e nel Rione Porto confluiscono due culture, quella della campagna marchigiana e quella del mare. I materiali legati alla terra sono il laterizio di argilla chiara, la pietra arenaria, la selce di colore grigio e il calcare bianco. I materiali legati al mare sono il legno, usato per la fabbricazione delle barche, e la canapa, utilizzata per realizzare le vele, le corde e le reti.

Nel centro storico di Senigallia i materiali tipici locali sono
coniugati lungo ogni strada: laterizio, pietra e selce.



Le cornici dei portoni e i paracarri sono sempre in pietra d'Istria o calcare bianco. Per lo studio dell'"arredo" da realizzare è bene osservare le forme già inserite nel tessuto urbano di Senigallia.

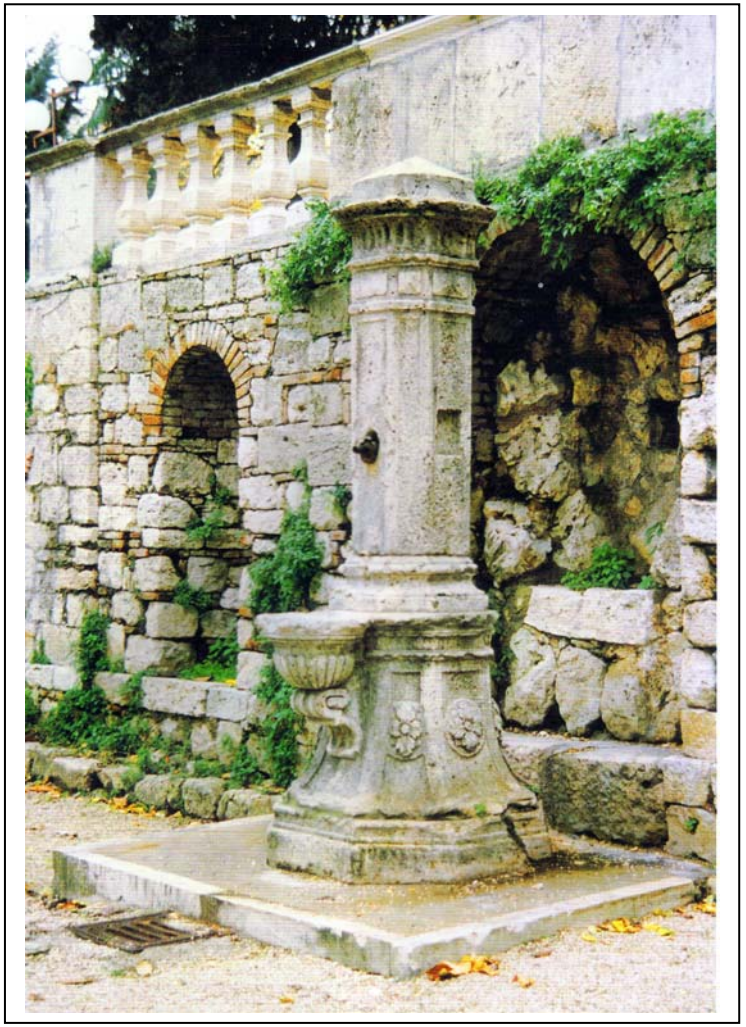
Dal repertorio degli elementi e delle forme osservate nella città antica, possiamo progettare posti per sedersi e tutto ciò che và sotto il generico nome di arredo urbano, da inserire nella Strada Grande restaurata.
Dalle vecchie foto vediamo che erano frequenti le fontanelle che servivano per l'approvvigionamento dell'acqua, dal momento che non esisteva l'acqua corrente nelle case.

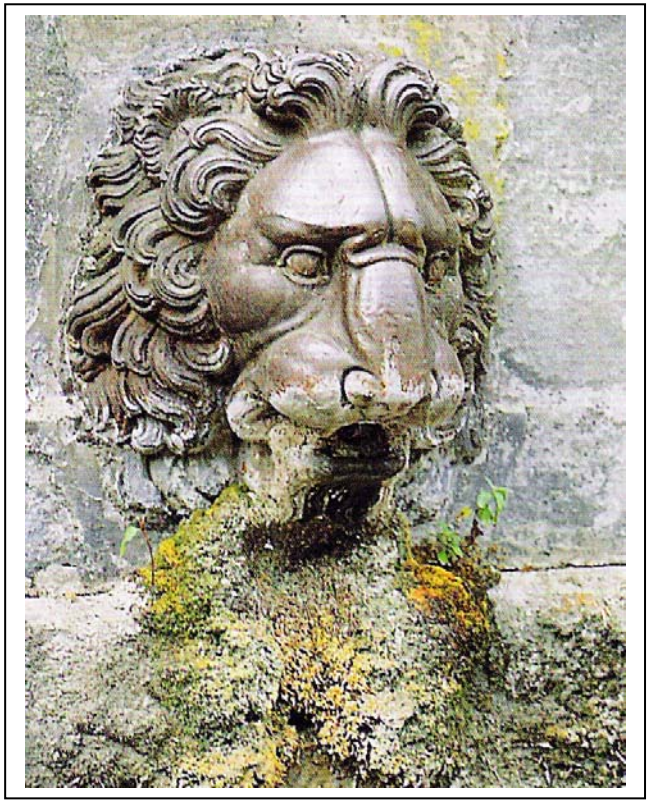
LibriSenzaCarta.it

Il Rione Porto era la zona più povera della città, quindi non c'era la grande "fontana di piazza", ma solo delle cannelle più modeste ma pregevoli nella forma.

Fontanella della prima darsena in una foto degli anni venti. Sulla sinistra in primo piano una ragazza ed un uomo prendono l'acqua alla fontana, mentre a destra una donna lava. Al centro dell'immagine, una bitta di ormeggio in ghisa.

Il cosiddetto “arredo urbano” che oggi viene diffuso negli spazi pubblici come abbellimento della città, nei secoli addietro costituiva l’installazione di elementi fondamentali per i bisogni della popolazione, ad esempio la distribuzione dell’acqua. Fino a tutto il XIX secolo le città italiane erano dotate soltanto di rare fontane pubbliche collegate agli antichi acquedotti romani. I cittadini potevano disporre di pozzi privati scavati negli orti, nei cortili delle case, che attingevano o alla falda acquifera superficiale di bassa qualità igienica o alla cisterne di acqua piovana, nel caso di conventi o di palazzi signorili.

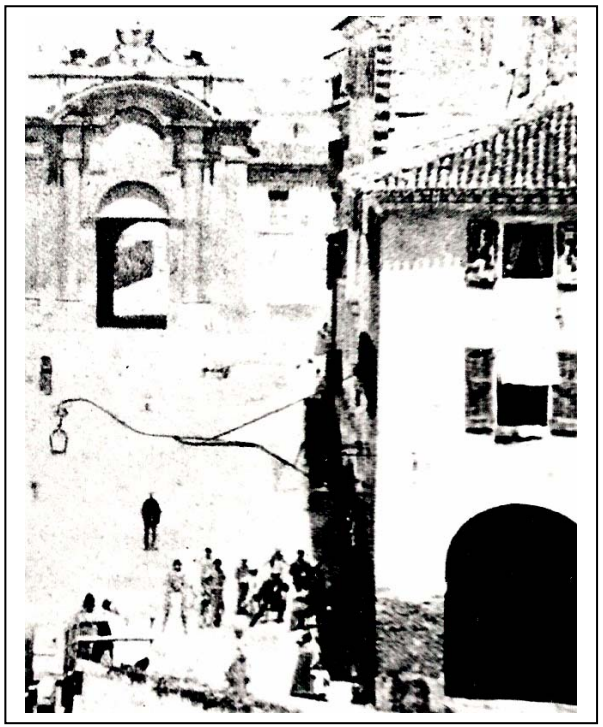


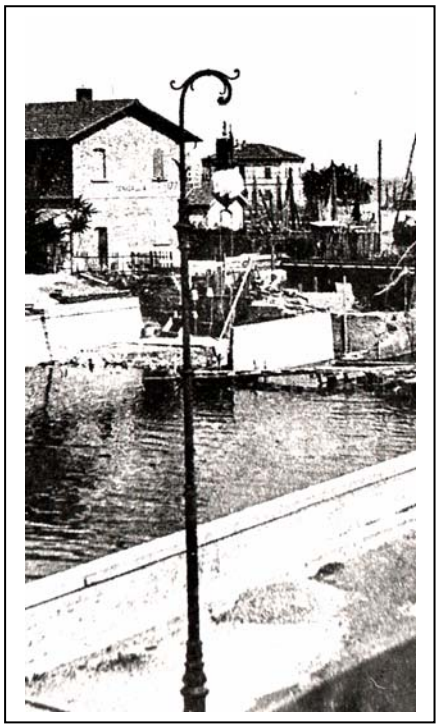


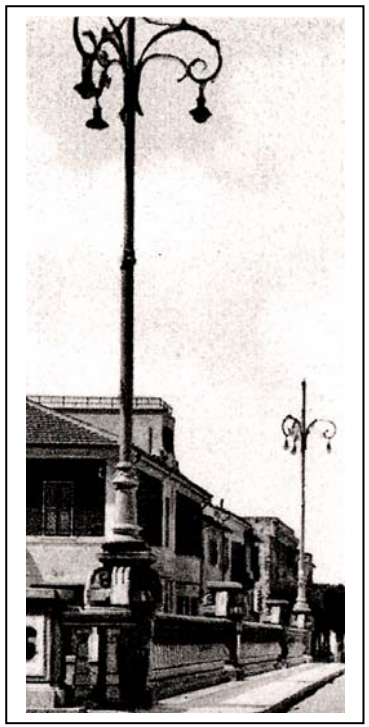
Le tre foto di seguito, scattate ad Ascoli Piceno, mostrano esempi classici in pietra calcarea della tipologia di fontane a tempietto. L’archetipo in pietra rappresenta un riferimento per i modelli prodotti in ghisa.

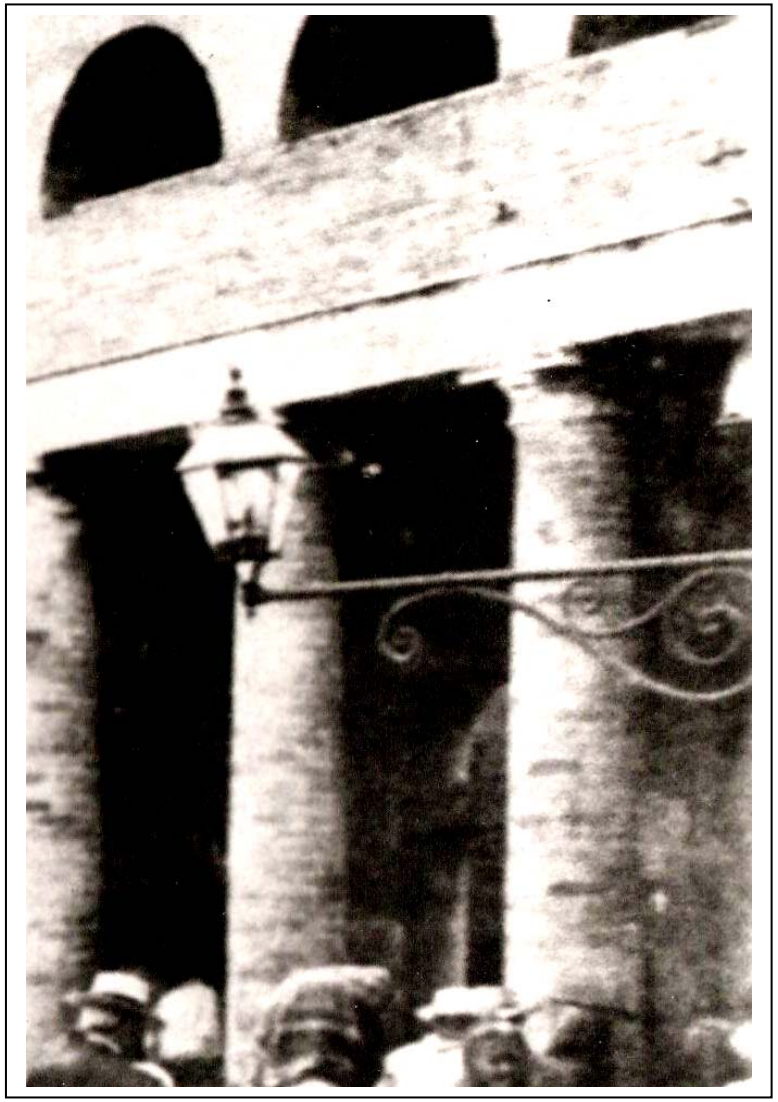
Le tipologie di fontanelle in ghisa che scaturiscono dall'archetipo in pietra sono molto varie ed originali. Tra queste è la tipologia a più vasche di cui un esempio è stato fotografato a Maiolati Spontini in provincia di Ancona.
Questa fontana è molto simile nelle sue forme a quella fotografata nella prima darsena di Senigallia.

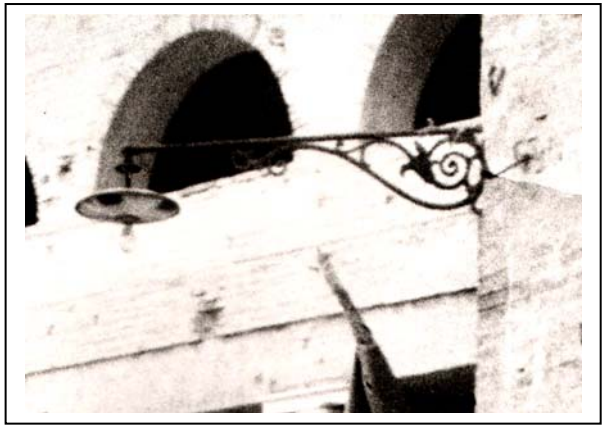
E’ stato necessario creare l’espressione “arredo urbano” per comprendere in una sola dicitura un’infinità di sotto-settori, che singolarmente sarebbero sfuggiti all’attenzione dei più. Un “raccoglitore” entro il quale inserire molti oggetti: oltre alle fontane, i lampioni, le panchine, i gettacarte, le insegne e i disegni delle vetrine. Il tipo di illuminazione a cui siamo abituati oggi, ioduri metallici, dicroiche, quindi molto intensa, poco si addice alla architettura storica nata quando si viveva a lume di candela.
Nel quartiere Porto si respira il secolare rapporto fra la natura e la cultura materiale di chi lo abitava. Le case sono improntate ad una grande semplicità formale, sono fatte della stessa pietra delle colline, impregnate dalla salsedine del mare.
Il tipo di illuminazione deve essere molto sobrio, per essere in armonia con questo ambiente urbano. Di seguito riportiamo alcune immagini di lampioni ripresi dalle foto storiche.

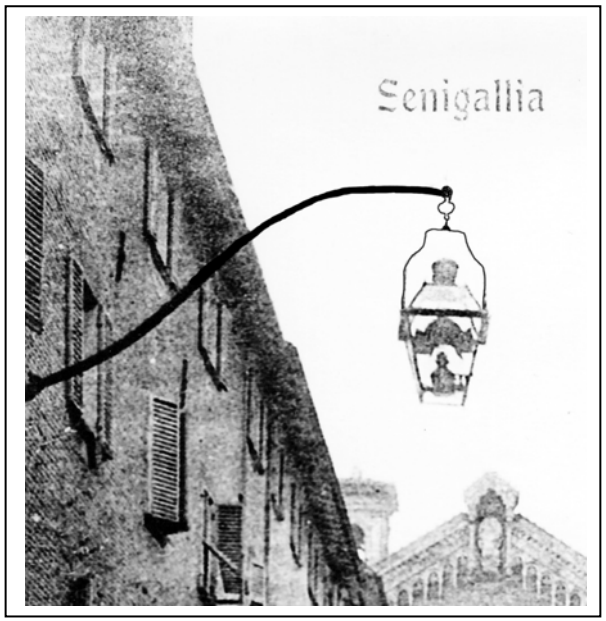










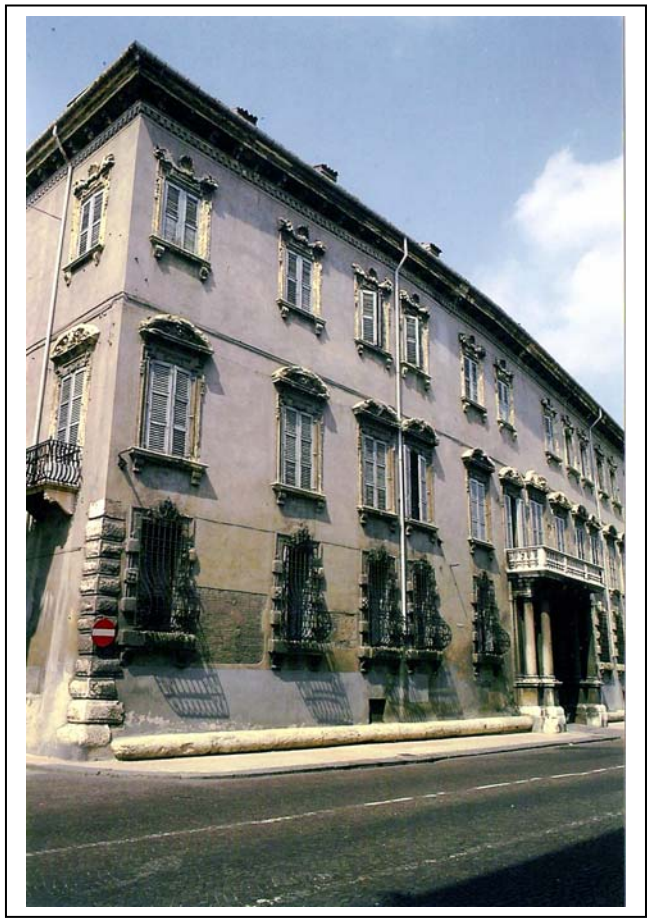

Senigallia

Non possiamo considerare i vecchi lampioni quali opere d'arte; sono comunque testimonianze di una storia che, dalla loro presenza, è stata profondamente influenzata tanto da lasciare alla nostra generazione, che non ha vissuto l'epoca dell'illuminazione pubblica a gas, una chiara testimonianza, oltre che nei pali sopravvissuti, anche nell'immagine della città documentata da fotografi come gli Alinari. Questi manufatti dell'Ottocento fanno parte di quel grande museo che è la città.

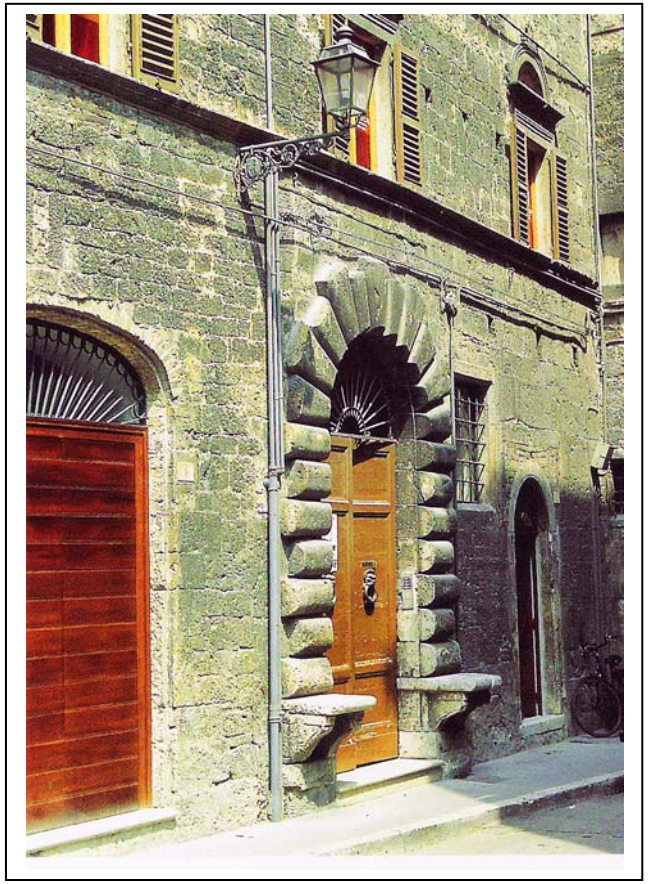
Museo inteso come "**casa delle Muse**" e non come insieme di frammenti imbalsamati. Tutto il territorio storico può essere inteso quale luogo dove incontrare la bellezza.

Nelle immagini di lato, i due lampioni di Senigallia in Piazza Roma dopo il loro restauro. Nelle prime due foto vediamo i pali originariamente fusi dalla Fonderia Brunt di Milano prima del restauro. Le foglie, gli stemmi della città e le testine di leone sono stati accuratamente restaurati.

Un elemento utile per l'incontro, la sosta, l'attesa è il sedile. L'archetipo di questo componente d'arredo è il gradino addossato alla facciata di casa. Riferendoci ai materiali tipici del luogo, abbiamo in mente un gradino di pietra. Nelle due foto seguenti, questo enorme cordolo continuo era usato come seduta dai cittadini di Verona quando questo corso era pedonale. Oggi, alzando il livello della strada con l'asfalto, per renderla carrabile, il gradino ha perso la sua altezza originaria e quindi non è leggibile la sua funzione di seduta.
La terza foto mostra il sedile creato sul lungofiume a Senigallia. Anche in questo caso la funzione di seduta viene mano per la presenza del traffico automobilistico.



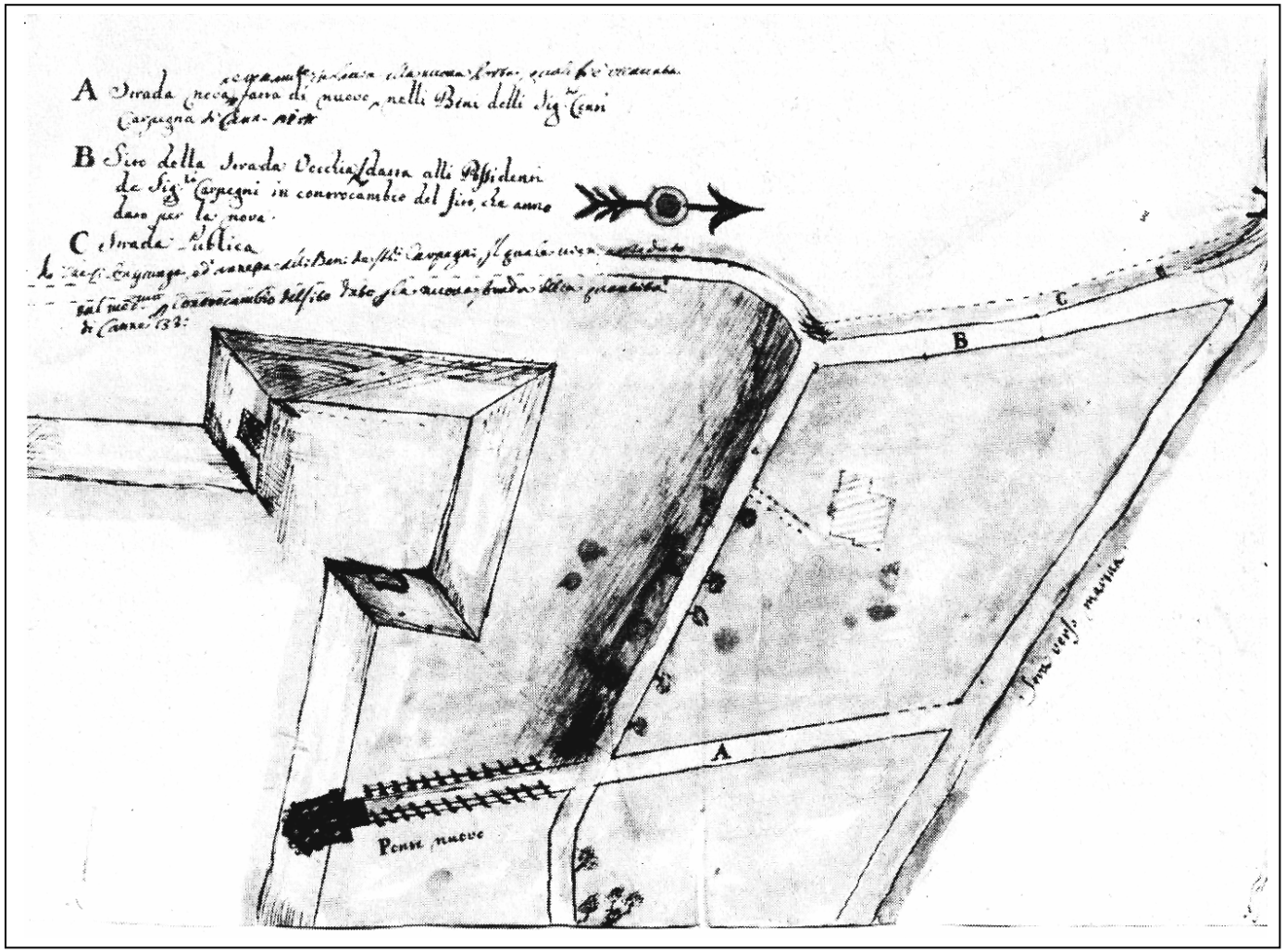
Questo portale in pietra di Ascoli Piceno è studiato già con mensole sedile inserite nel disegno. Nella foto a destra, il portale di palazzo Pergolesi a Senigallia, non finito, ha due sedili addossati alla parete, creati con gli elementi che non sono stati posti in facciata. Mancano infatti il portale in pietra e i balconi. Le mensole non utilizzate e lasciate a terra sono state composte come sedili su due facciate.



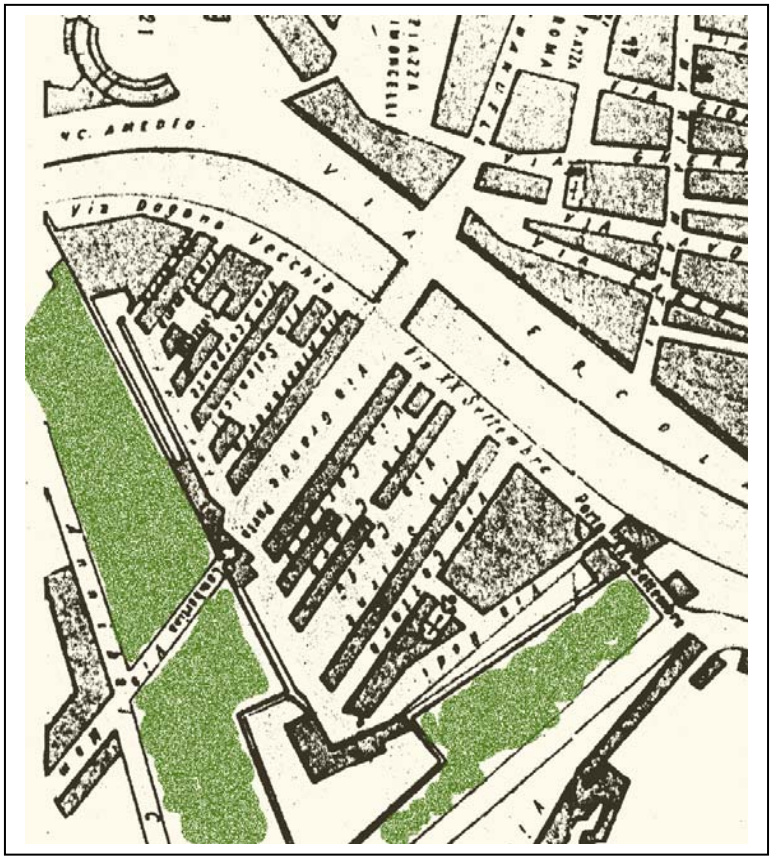
Anziché adoperare arredi di serie, meglio ritrovare frammenti del nostro passato, in primo luogo per non omologare tutti i centri storici d'Italia con gli stessi pezzi, e per creare il "territorio dell'uomo: quello spazio che non è solo fisico, ma che è per ciascuno di noi luogo per riconoscersi, per ritrovarsi, per essere se stesso". Gli elementi destinati a restare per sempre all'aperto debbono legarsi alla terra, debbono invecchiare bene con essa. Essi vivono d'aria, di luce e di acqua.

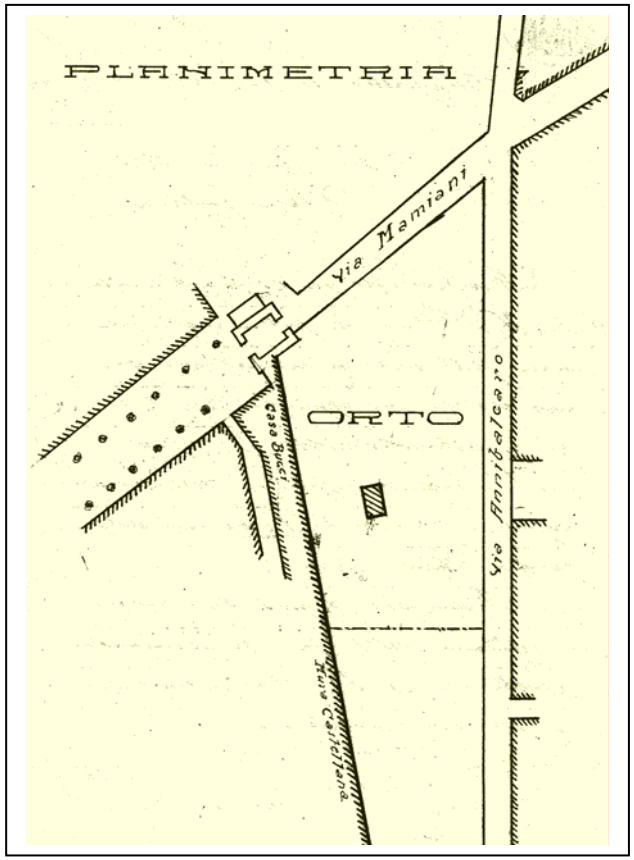
Restauro di villa Bucci

1906 – Facciata esterna di Porta Lambertina con ponte in legno sul fossato delle mura castellane. Casa Bucci sulle mura (a sinistra della foto). Dai documenti ritrovati nell'archivio comunale, sappiamo che nel 1922 Augusto Bucci fu autorizzato a costruire sopra le mura e nell'area dell'antico fossato. Fu autorizzata anche la demolizione delle mura attorno alla porta per far passare l'omnibus del trasporto urbano.

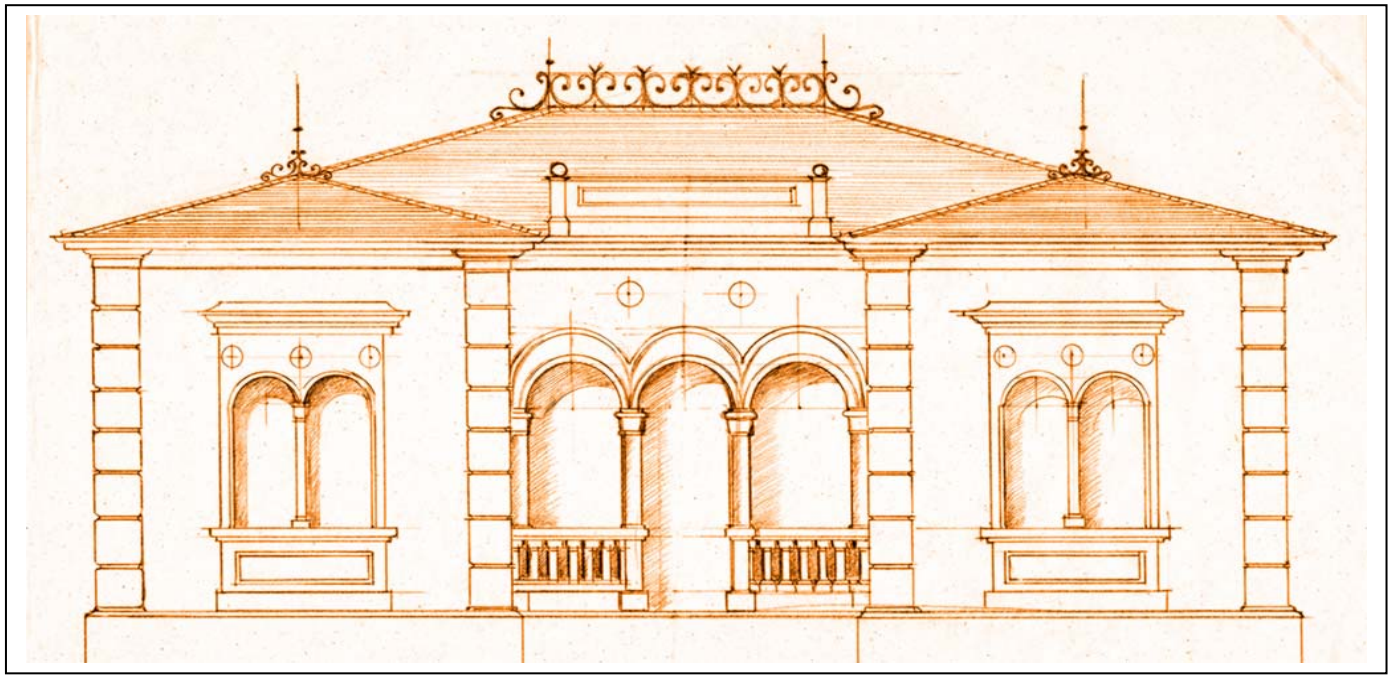


Baluardo del Porto o di San Giovanni, con Porta Lambertina, il ponte sul fossato, che in seguito si riempì di orti, strada verso la marina (oggi via Mamiani).

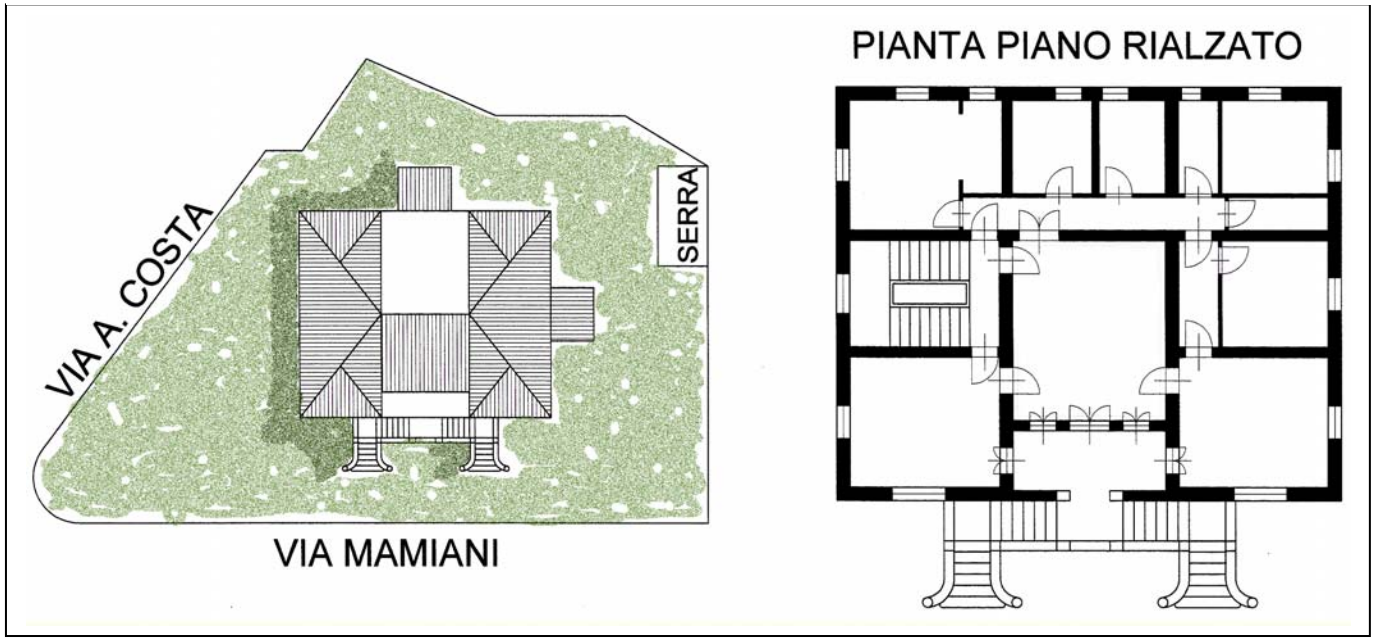


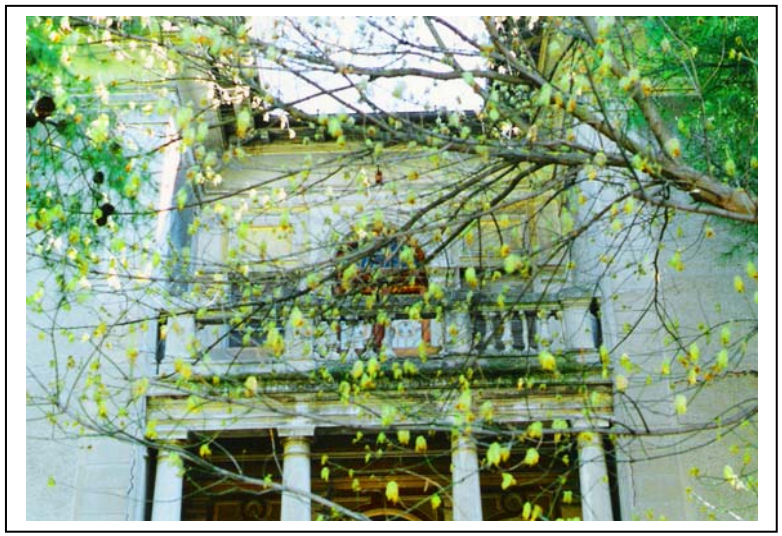


1922 – Augusto Bucci fa domanda per potere costruire un fabbricato nell’orto di sua proprietà, subito fuori dalle mura.



1922 – Primo progetto per la villa di Augusto Bucci





Villa Bucci, costruita nel 1923, è un tipico edificio di quel periodo storico.
Il suo risanamento dovrebbe conservare l'organizzazione distributiva interna perché è anch'essa documento di quell'epoca e di un certo modo di vivere.

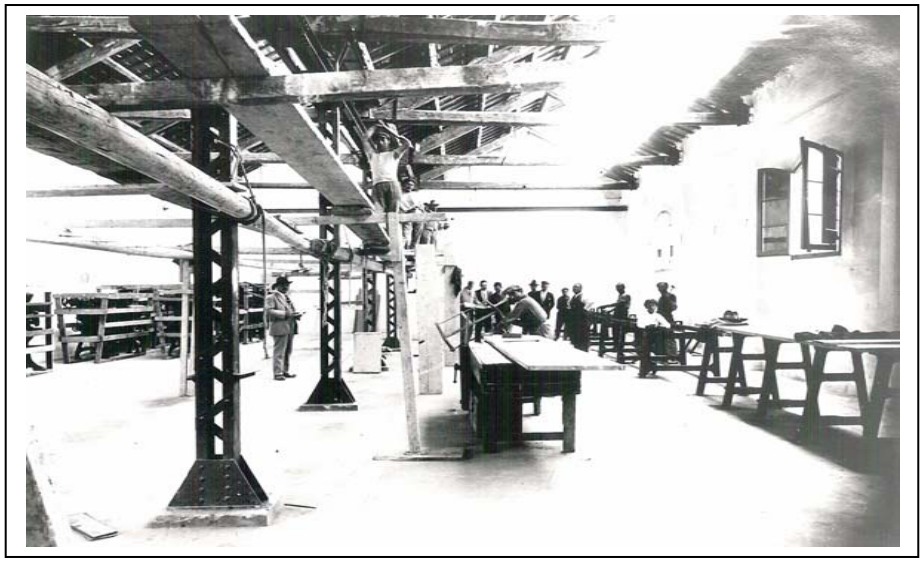
2005 – progetto di restauro con attico, architetto Margherita Abbo Romani

Riqualificazione e ristrutturazione dell'Arena Italia

L'operazione di riqualificazione delle mura guidubaldine e la ricostruzione dell'area "Cinema–Teatro Arena Italia" costituiscono un intervento inscindibile.
Il Cinema–Teatro Arena Italia, che aveva sostituito il Bottonificio, verrà completamente ristrutturato, convertendo il suo volume in un edificio altamente qualificato che connoterà l'ingresso alla città murata con queste funzioni:

- un **parcheggio sotterraneo** su due piani per 100 posti auto;
- la parete in mattoni dell'ex Bottonificio, che si eleva dove prima c'erano le antiche mura, proseguirà fino alla Porta Lambertina. Nello stesso tempo verrà riedificata la fortificazione sull'altro lato della Porta, ricostruendo la barriera daziale;
- a piano terra, vi sarà una **Galleria a carattere commerciale** a tutta altezza, in cui potranno trovare collocazione, ad esempio, una gioielleria, una libreria, un'agenzia di viaggi, una valigeria–pelletteria, anche una bella gelateria o un ristorantino elegante, oppure un unico marchio eccellente;
- Una volta, in questo sito, c'erano soltanto orti, come in tutti gli altri spazi non costruiti all'interno della città; nelle mappe dei secoli scorsi notiamo che venivano coltivati ortaggi e viti anche nel fossato della Rocca Roveresca.

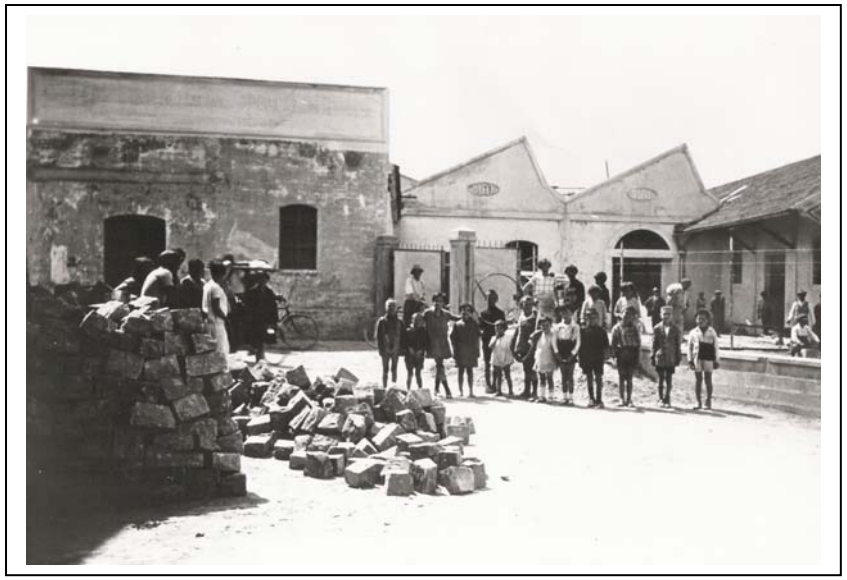
Il Cinema–Teatro lascerà il posto ad una tipologia "serra", con facciate continue in vetro, che permetteranno di scoprire Porta Lambertina dall'alba al tramonto e di osservare le mele rosa, le erbe aromatiche, le piante dell'orto, nei **giardini pensili** allestiti sulle terrazze che circondano l'edificio, durante il ciclo circolare delle stagioni.



1923 – Interno del Bottonificio

1926 – La parete su via Rodi del Bottonificio. Sulla destra della foto si vede villa Bucci. Sullo sfondo il capannone dell'Italcementi con una sola delle due ciminiere.

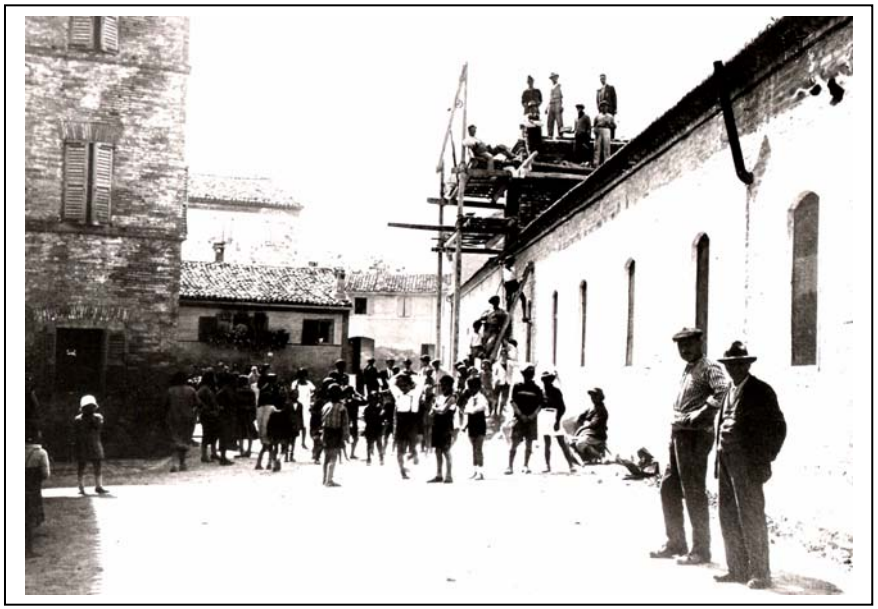
LibriSenzaCarta.it



In primo piano la catasta di selci per pavimentare intorno alla Porta Lambertina. Facciata del Bottonificio e immagini della ditta Siat.

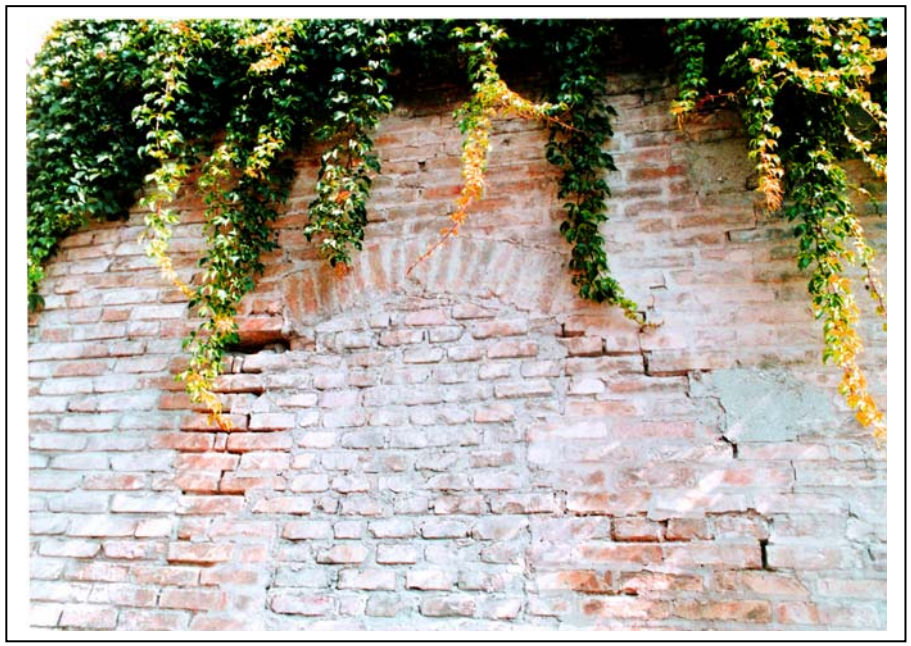
Foto da via Mamiani dell'ingresso Siat. Sulla sinistra si vede una parete del Bottonificio e sullo sfondo la Chiesa di Santa Maria del Porto.

LibriSenzaCarta.it

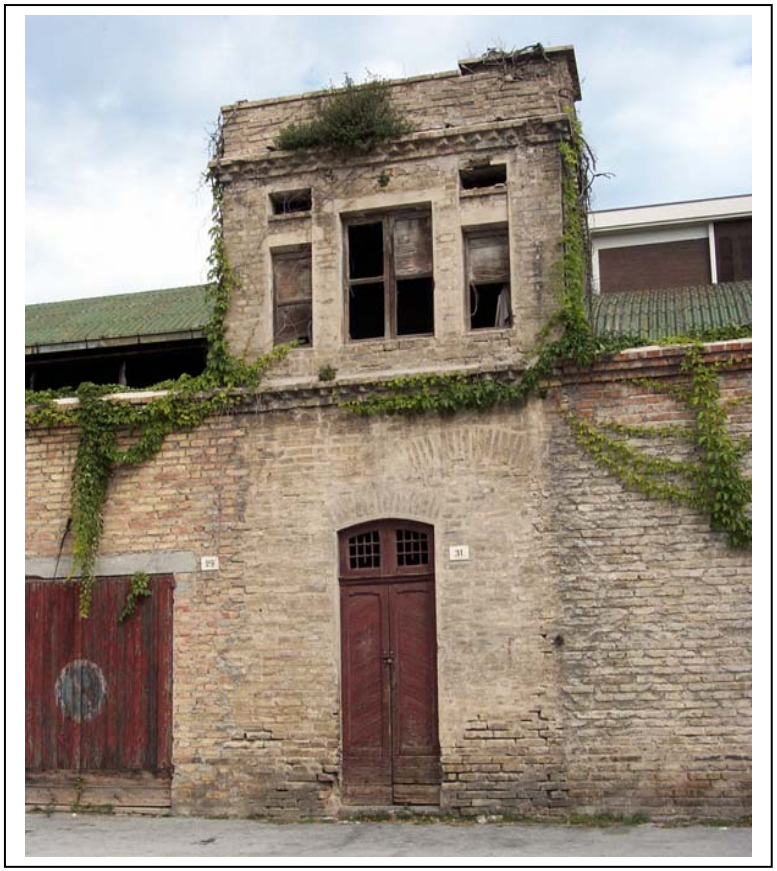


Due immagine del Bottonificio, databili 1923, situato a ridosso delle mura, nell'area attualmente occupata dal Cinema – Teatro Arena Italia.

LibriSenzaCarta.it



2005 – La torretta e la parete in via Rodi del Bottonificio.



La costruzione negli anni ’20 della fabbrica dei bottoni, di cui ancora troviamo le pareti perimetrali, la torretta qui fotografata e il fregio liberty, insiste sulle fondazioni della fortificazione cinquecentesca rasa al suolo nel tratto di via Rodi. Il portoncino denuncia lo stile degli anni in cui fu costruito il bottonificio.

La facciata del Bottonificio, mantenuta anche come ingresso al cinema (di cui ancora si intravede l'insegna dipinta sul frontespizio) conserva il fregio in stile liberty.
A Senigallia lo stile architettonico dei primi anni del '900 è stato quasi del tutto sostituito, forse a causa del terremoto del 1930.
Perciò si ritiene giusto conservare un elemento d'epoca, anche se modesto.

2005 – Nell'area dell'Arena Italia questo è l'unico elemento autentico delle mura guidubaldine rimasto a delimitarla.

Nella foto in basso si vedono gli appartamenti costruiti sopra le mura guidubaldine e si legge chiaramente il taglio che è stato creato tra le mura di cinta e la Porta della città storica. Nella foto a sinistra la cicatrice ci indica il punto esatto in cui le mura si innestavano nella costruzione della porta di ingresso alla città. Un contrafforte in cemento armato si oppone alla spinta delle due facciate: un restauro più attento e sensibile ai materiali storici poteva evitare l'intrusione di un elemento tanto improprio quanto brutale. Un'alternativa poteva essere un grosso puntone di legno, come si vede nei castelli e nei ponti levatoi o un elemento in laterizio ben disegnato.

La pietra d'Istria, oggi mancante sulla facciata esterna della Porta, è deposta all'interno della costruzione. In una operazione di "**restituzione**" del centro storico, è auspicabile che torni nella sua posizione originaria.

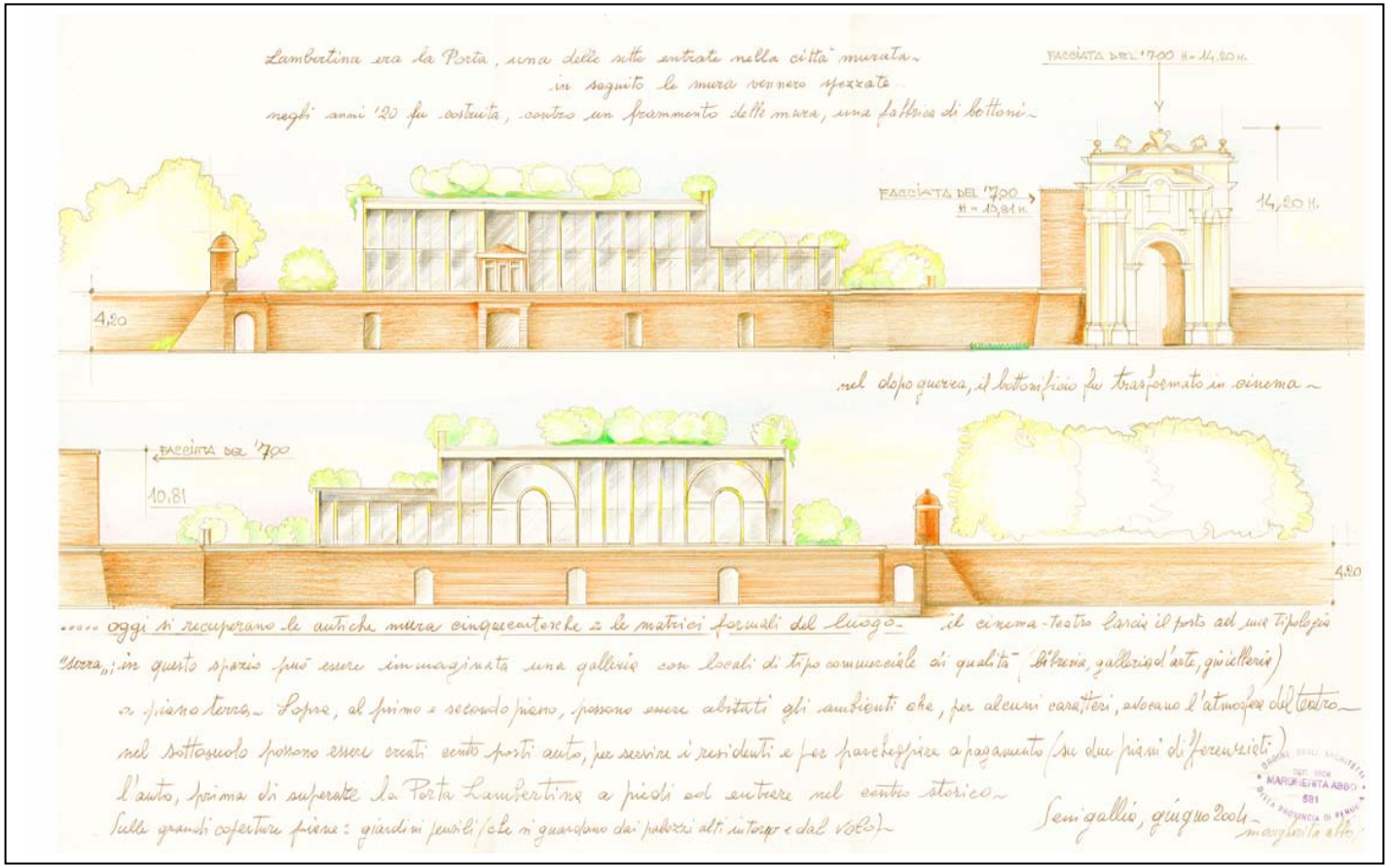
Foto di Porta Lambertina in cui notiamo, sulla destra, l'omnibus delle linee Bucci..

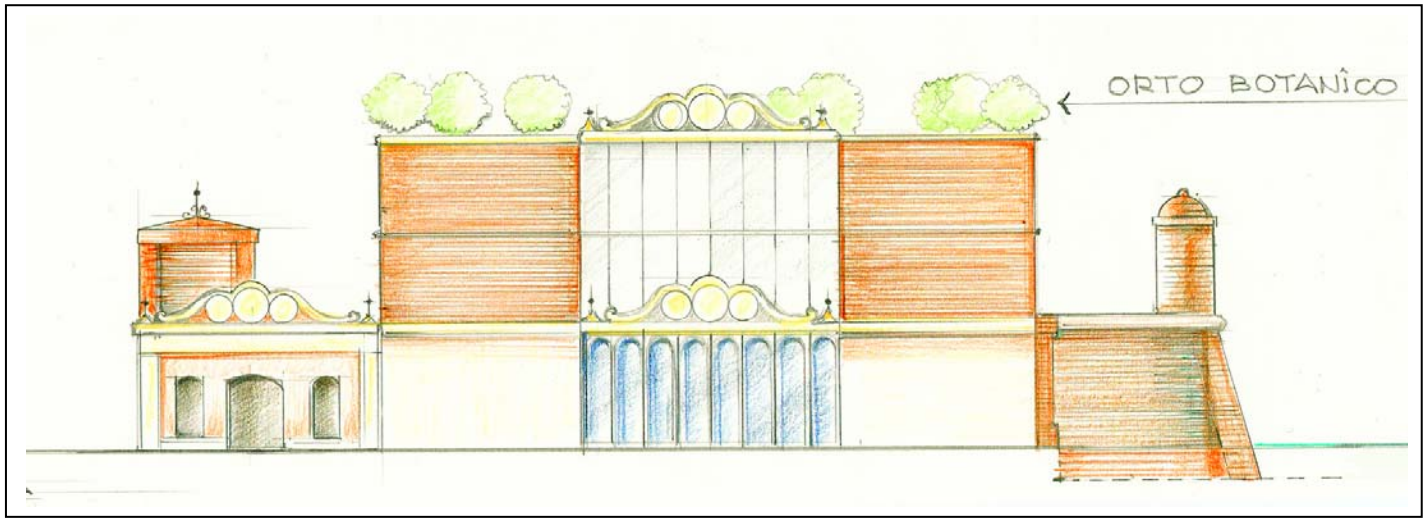
Immagine di Porta Lambertina con la facciata dell'Arena Italia e l'insegna della ditta di trasporti pubblici Bucci.

2005 – Immagini dell’esterno e dell’interno del l’Arena Italia.

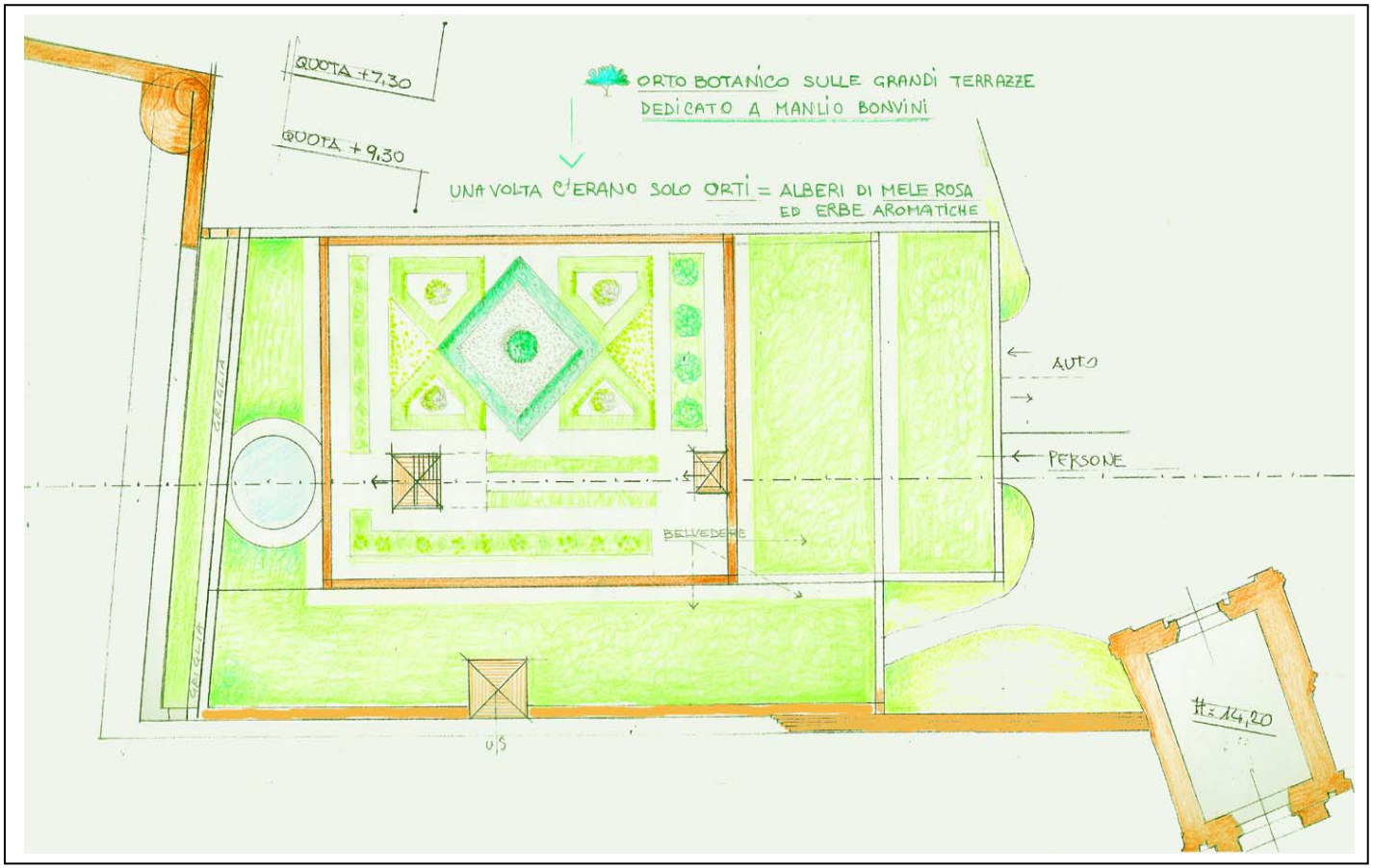
Disegni di studio per la ristrutturazione dell'Arena Italia

progetto architetto Margherita Abbo Romani





Dal primo Novecento, Senigallia inizia la trasformazione della forma della città e l'architettura dei singoli edifici diventa l'elemento variabile che definisce il "nuovo" contesto urbano in continua metamorfosi dimensionale. Anche nel passato c'erano state profonde alterazioni, periodiche rimodernazioni urbane, senza con ciò cambiare il senso e il significato della città. Le trasformazioni erano difficilmente percepibili nel corso dell'esperienza di vita di una singola persona.
Il terremoto del '30 determina nel Rione Porto quasi la cancellazione del disegno urbano: i magazzini storici vengono sostituiti da casette d'abitazione. Alcune emergenze architettoniche diventano "punti fermi" per ricordare il passato, oggetti ingombranti comunque da mantenere e anche da **attualizzare**, luoghi ideali in cui sperimentare la restituzione, facendola coesistere con elementi di cambiamento.
Questa operazione è prevista in un grande spazio da riutilizzare a ridosso delle mura denominato Arena Italia.
Per rendere pedonale via Carducci ricuciamo le mura cinquecentesche alla Porta, quindi nell'area del Cinema-Teatro verrà costruito nel sottosuolo un grande parcheggio e a piano terra una galleria a carattere commerciale, essendo queste due funzioni vitali per un uso contemporaneo di questo brano di città. Dal punto di vista formale e percettivo saranno conservate la torretta su via Rodi e la facciata con il fregio liberty, che verrà citato nel nuovo prospetto come elemento decorativo e simbolo di quel momento storico. I materiali accostati alle mura cinquecentesche ripeteranno la tessitura in laterizio delle stesse, mentre la trasparenza del vetro si riallaccia alle "architetture di servizio" (teatri, serre e stazioni) dell'Ottocento, preannunciando l'orto botanico allestito su tutte le aree piane di copertura.



Dalle mappe storiche di Senigallia abbiamo sempre veduto un mare di orti dentro e fuori le mura, fino agli anni ’20 del ‘900. Quindi ci è sembrato un segno antropico da mantenere per dare una identità storica a questo luogo e per creare una fascia di verde di rispetto lungo questo tratto di mura.

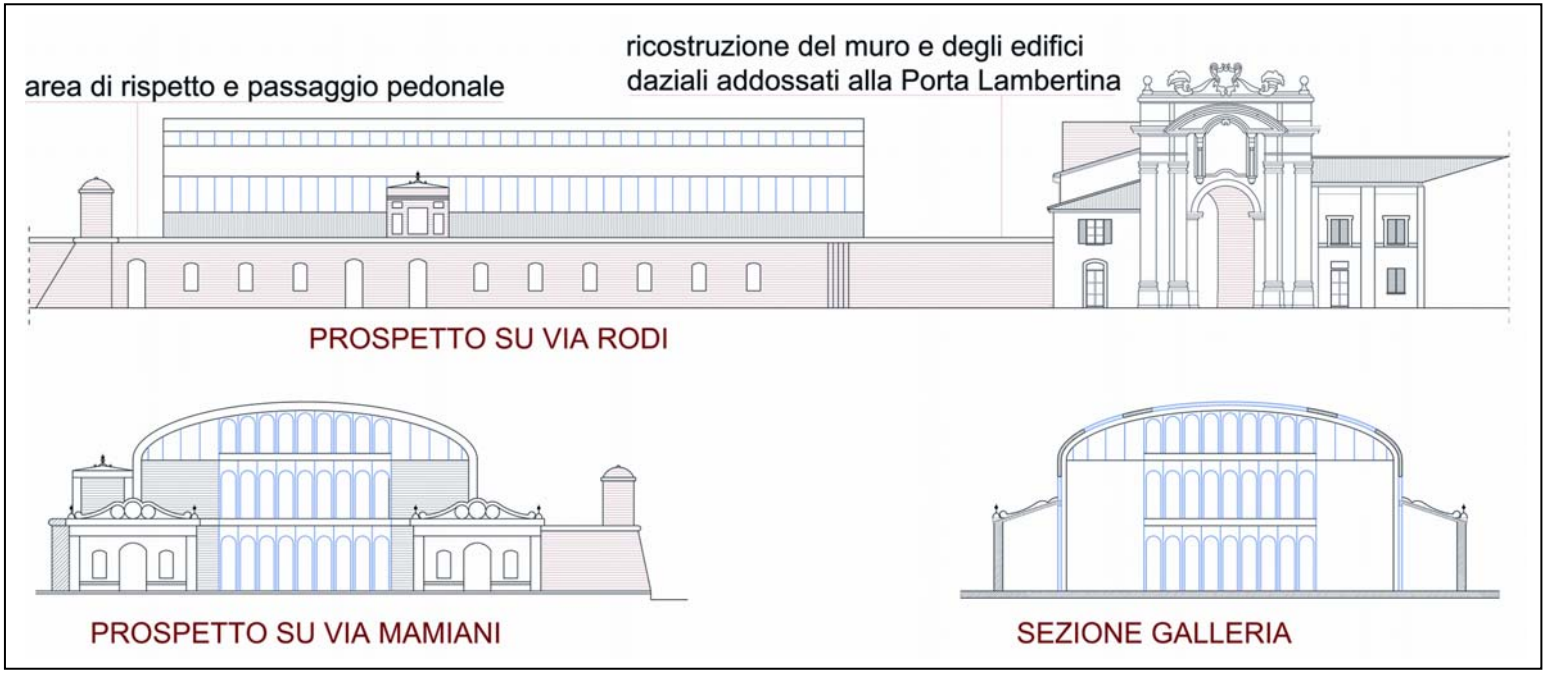
In questo progetto vengono recuperate le **matrici formali del luogo**:

- i muri di pietra e laterizio della fortificazione, di cui è rimasto un ultimo frammento cinquecentesco con garritta;
- il grande padiglione del teatro all'aperto;
- il fregio liberty del cinema con il monogramma;
- le pareti della fabbrichetta artigianale dei bottoni, con gli ingressi e la torretta
- gli orti delle antiche essenze erboree tipiche del nostro territorio.

Tanti frammenti d'epoca ricuciti per restituire il ruolo di questo luogo: ingresso a piedi nella città fortezza con vista sulla teoria dei Portici lungofiume fino al mercato ovale.

Un lungo sguardo orizzontale verso Oriente da un rione tradizionalmente e storicamente multietnico.

Memoria e linguaggio dell'architettura pubblica



Questa seconda ipotesi progettuale prevede un grande spazio ad arcate ribassate che riprendono il linguaggio della architettura pubblica a padiglione in ferro e vetro, come quella delle grandi esposizioni, dei mercati, delle stazioni e dei teatri, per fermare il ricordo dell'Arena Italia. Inoltre tiene conto della memoria storica di questo isolato del Rione Porto in cui c'erano edifici artigianali simili al bottonificio, nei primi anni del Novecento, tra via Andrea Costa, via Annibal Caro e via Mamiani, la cui tipologia era in laterizio con copertura in coppi.
I prospetti su via Rodi e su via Mamiani ripropongono l'immagine di queste fabbriche.

Bibliografia:

Sergio Anselmi	Album Senigallia 1880 – 1910, Tipografia Marchigiana – Senigallia – 1970 AAVV – Ancona e le Marche nel ‘500 – pp. 23 – 29 – Ancona – 1982 Insediamenti Rurali, storia dell’agricoltura marchigiana – Senigallia – 1983 L’Architettura popolare in Italia. – Marche – Laterza - 1987
Pier Luigi Cervellati	La città post – industriale – E. Mulino – 1984 La città bella – il recupero dell’ambiente urbano – Ed. Mulino – 1991 L’Arte di curare la città – Ed. Mulino - 2000
Pier Luigi Cervellati Leonardo Benevolo Ed altri autori	Principii e forme della città – Ed. Libri Scheiwiller – Milano - 1993
Paolo Dal Poggetto	Itinerari rovereschi nel Ducato di Urbino – Urbino, 1981 Collana della Soprintendenza per i Beni Artistici e Storici delle Marche
Alberto Polverari	Senigallia nella storia, III vol., Evo moderno – Ed. 2G – Senigallia - 1985
Mario Puccini	La città di sogno e di silenzio da: “La via del ritorno” Comitato permanente Pucciniano – Senigallia - 2002
Emilio Sereni	Storia del paesaggio agrario italiano – Laterza - 1972
I. Wallerstein	Il Mercantilismo e il consolidamento dell’economia mondoeuropea – 1600/1750 Vol. II, pp. 413 – 475 – Bologna - 1978

Foto:

Archivio Pegoli

Nel firmamento rinascimentale
c'era una città a forma di stella,
il Rione Porto era una punta di questa stella.
Nel tempo tutto viene cancellato e sostituito,
le case, le mura, la storia della città e le storie piccole ma belle.
Tutto perduto per sempre.
Cosa possiamo conservare per ricordare,
per riconoscere ciò che è accaduto e per capire?
Forse potremmo recuperare le matrici formali di questo brano di città,
per restituire il ruolo che aveva il Rione Porto legato al mare.

LibriSenzaCarta.it